

القبطان
عبد الرحمن بن إسماعيل

عضو بعثة وزارة المالية بأمريكا
الحائز على دبلوم في هندسة بناء السفن واللاسلكي
وشهادة في إدارة النقل والتجارة الخارجية
من جامعة كولومبيا بأمريكا
وابجازه ربحان من حكومة الولايات المتحدة الأمريكية

مِصْرُ وَالْمَلَاَحَةُ



محاولة إيجابية
في

تصنيف مبادئ وأمثلة البحرية التجارية في العالم
وامكان تطبيقها في مصر
مرفوعة

Organization of the Alexandria Library (GOAL)
Publishing Alexandria

الى اللجنة البحرية المستديمة بوزارة المالية بالقاهرة
في يونيه عام ١٩٣٣

بها مقدمة

للكنور محمد حسن بن هيكيل بك

وكلة للمفوضية المصرية الملكية بأمريكا . ورأى جناب المحترم وكيل
الملاحة البحرية الأمريكية ومفتش عام البحرية التجارية الأمريكية .
وكلة أكاديمية للهندسة البحرية والملاحة البحرية بأمريكا .

مفروق الطبع محفوظ للمؤلف

الطبعة الاولى

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وبه تعالى استعين



الهراء الرسالة



ارفعها إلى حضرة صاحب الجلالة مولانا الملك نواد الأول ،
باعت النهضة في مصر ، وناشر العلم والنور بها ، رمز آمالها ،
ومعقد أمانها ، وراعى شئونها عامة ، والبحرية خاصة ، ولاء
لعرشه ، ووفاء لأيديه على البلاد ، وتحقيقاً لرغبات جلالته السامية
في رقي مصر ورفعتها ، مازال للبلاد ذخراً ، ولشعبه ملجأ وملاذاً ؟

الخادم المخلص المطيع

عبد الرحمن اسماعيل
عضو بعثة وزارة المالية بأمريكا

نيويورك في يونيه سنة ١٩٣٣



مولانا جلالة الملك فؤاد الأول راعي العلم

الفاروق



حضرة صاحب السمو الملكي أمير الصعيد ولي عهد المملكة المصرية

تقديم

حضرة صاحب العزة الدكتور محمد حسين هيكل بك

قد يبدو غريباً أن أقدم ، أنا ، لكتاب في الملاحة والنقل البحري ، وأنا لا أعرف منها أكثر من أنى ركبت مختلف البواخر فوق متون بحار مختلفة كسائح لا كملاح ، ورأيت ما يرى السائح أثناء سفره على سفينة من السفن من نقل البضائع اليها وتفريغها منها . وقد شعرت أنا بهذا العجب حين طلب ألى القبطان عبد الرحمن اسماعيل أن أقرأ كتابه على أن أقدم له . لكنى ما لبثت أن قرأت الملازم الأولى منه حتى شعرت بشغف لأن أضع هذا التقديم . فلما أتممت قراءة الكتاب ازدادت بالتقديم له شغفاً وعليه حرصاً .

وعلة هذا الشغف ، أن الكتاب فتح أمام نظرى عوالم جديدة من الحياة ومن التفكير لم تجل من قبل بخاطرى ، وصور أمامى السفينة ومكانتها الكبرى فى حياة الشعوب القومية صورة أثارت أكبر اهتمامى ، وجعلتنى أومن بأن أمة لها مركز مصر الجغرافى ولها شواطئها الممتدة على البحرين الأبيض والأحمر ثم لا يكون لها أسطول تجارى كبير ، أمة مقصورة فى أسباب حيوتها أفحش التقصير ، مفضية عن مصالحها أفحش الاغضاء ، مهمة لنعمة من أكبر نعم الطبيعة عليها يذاهى تستطيع الاستفادة أكبر الاستفادة منها . فالسفينة ليست أداة نقل تجارى وكفى ، ولكنها امتداد لحدود الأمة فيما وراء حدودها إلى حيث تذهب هذه السفينة . وهى ليست أداة نقل جامدة تجرى على الماء بدفع الهواء أو بهريك البخار بل هى كائن حى يوحى إلى نفس أهله وذويه بمعان ما كانت لتجول بخواطهم لولاه ، وهى كائن حى له سكونه وله جماحه وله ثورته ، وهى تبلغ من ذلك حتى يشبهها الملاحون بالمرأة الحسناء يجب أن تعرف كيف تسوسها إذا أردت أن تملك قيادها وأن لاتجمعها تؤذيك بصدها .

والسفينة هي أداة ارتباط الحياة الدولية وعلم المجد القومى المرفوع خلال هذه الحياة الدولية فاهمالها إهمال لهذا المجد القومى وتقاعس عن الاشتراك فى الحياة الدولية .

يدفع الكتاب إلى نفسك هذه المعانى المركزة . لكنه يبسطها أمامك بسطاً ويضرب لك من أمرها أمثالا ويقفك من تطورها أثناء العصور المختلفة منذ الفراعنة الأقدمين إلى عصرنا الحاضر ، ويصور لك هذه المعانى وكيف تبدو حين تتحقق بمصر فى هذا العصر الذى نعيش فيه بما يجعلك تحس اذ تنتقل فى الكتاب من صفحة إلى صفحة ومن فصل إلى فصل انك تقرأ رواية تقص حياة ملأى بالحياة بأسلوب سهل كله الدلالة على مبلغ ملك الكاتب لموضوعه وحبه إياه وحرصه على أن يصل به إلى لب قارئه وإلى قلبه لتنتهى من الكتاب إلى الأيمان بما يجب على مصر من انشاء بحرية تجارية قوية تنقل الحظ الأكبر من تجارة مصر صادرها وواردتها وتنقل حظاً من تجارة الدول الأخرى وترفع العلم المصرى فى البحار المختلفة على أن تعترف الدول بهذا العلم اعترافاً يؤدي إلى تبادل المعاملة فى المياه الدولية على أساس المساواة ويفتح أمام مصر والمصريين حياة جديدة فسيحة الافاق لا تعرف الحدود ولا يقف فى وجهها ما يقف اليوم من قيود .

وأشهد لقد بلغ من الدهش غاية حدوده حين رأيت أننا ندفع أجراً لنقل صادراتنا ووارداتنا تسعة ملايين ونصف المليون من الجنيهات سنوياً تتقاضاها بواخر اجنبيه وتنقل بذلك من جيوبنا نحن المصريين إلى دول أجنبية . تسعة ملايين ونصف المليون هي ثلث ميزانيتنا العامة أو تكاد . وهى تعادل حظاً غير قليل من ايرادنا القومى . فلو أننا انفقناها لتعود إلينا ، لو دفعها مصدرونا ومستوردونا إلى سفن مصرية ليتقاضاها ملاحونا المصريون وشركات التأمين المصرية على السفن لكانت ذات أثر كبير فى رخائنا وافتحت أمامنا ابواب صناعات كثيرة غير معروفة اليوم . ولقد تكفل هذا الكتاب بإيضاح ما يجب لبناء بحرية تجارية مصرية ايضاحاً لا يجد الانسان بعده موضعاً

لاعتذار من جانب الافراد والشركات عن القيام ببناء اسطول مصر التجارى ،
ولا يجد بعده موصفا لاعتذار من جانب الحكومة اذ هي قصرت دون أن
تمديدها بمثل المعونة التي تقوم الحكومات الاخرى بتقديمها لاساطيلها التجارية .
فلم يحل عدم وجود الحديد في اليابان وفي هولانده دون بناء أساطيل حربية
وتجارية ضخمة ولم يمنع ايطاليا من أن تكون لها سفن تضارع أكبر سفن
العالم . وبمصر من الزيت والبتروول ومختلف أدوات الوقود ما تستورده
البلاد الاخرى من غيرها . فالتردد إذن في إنشاء الاسطول التجارى المصرى
وفي اشراف الحكومة عليه ووضعها التشريع اللازم له لا يمكن أن يبرره
مبرر . وذلك ما يقنعك هذا الكتاب به اقناعا يصل بك الى موضع الايمان
ويجعلك تشعر بأنه واجب عليك أن تساهم في الدعوة الى إنشاء هذا
الاسطول التجارى

وتاريخ مصر القديم وتاريخها الحديث يقتضيها ذلك كل الاقتضاء . فقد
كانت في كثير من العصور دولة بحرية عزيزة الجانب وكانت قد بدأت في
عصر محمد على تعود لتنشئ لها اسطولا تجاريا واسطولا حريا يرفعان كلمتها
ويوسعان حدودها ويزيدان في تجارتها أضعافا مضاعفة . وبينما كانت شركة
اللويندر الانكليزية ما تزال مقهى اللويندر ومجتمع المؤمنين على السفن والكافلين
قوتها وحمولتها كانت لمصر اساطيل تمخر عباب البحر وتنقل بضائع الشرق
الى الغرب وبضائع الغرب الى الشرق مستفيدة من مركزها الجغرافى المنقطع
النظير بين قارات العالم الثلاث الكبرى . وإذا كانت الملاحة البحرية قد
تقدمت وما تزال تتقدم وقد انتقلت من الشراع الى البخار الى الزيت فان
الامم المختلفة قد سارت هذا التقدم واستفادت أكبر الاستفادة منه . فجدير
بمصر أن تستفيد منه هي الاخرى . وهي ان فعلت فقد فتحت أمام ابنائها
أفاقا جديدة ، يرسم مؤلف هذا الكتاب طائفة منها حين يتحدث عن التعليم
البحرى والتدريب فوق المحيطات بقوة وبساطة ودقة لا أطمع في هذا التقديم
في اكثر من أن اشير إليها هذه الاشارة السريعة

وقد عرض المؤلف في آخر كتابه إلى مشكلة عويصة هي اطراد النقص في النقل عن طريق مصر بسبب ارتفاع رسوم قناة السويس ثم عالج هذه المشكلة علاجا عمليا باقتراح انشاء قطارات البحر. وسيتلوا القارىء تفاصيل ذلك بعد أن يكون قد مر بتاريخ الحياة البحرية وبالتعليم البحرى وبالسفن في مختلف صورها وبالحكومات وما تؤديه من معاونات لبحرياتها التجارية وبما يجب على مصر أن تقوم به لأسطولها التجارى ، وبعد أن يكون قد استمتع أثناء تلاوته ذلك كله بما استمتعت أنا به من فائدة ولذة عظيمنتين .

واتى لوائق أن يقدمر ذوو الشأن ما جاء في هذا الكتاب من اقتراحات عن البحرية التجارية وعن البعثات وضرورة إيفادها ، وأثق من أن يؤدى ارتفاع صوت القبطان عبد الرحمن اسماعيل بهذا النداء الحار لانشاء بحرية تجارية مصرية إلى ارتفاع أصوات أخرى من جانب رجال الملاحة المصريين على اختلاف درجاتهم . فاذا اتاحت الأقدار أن تحقق مصر مآدعها عبد الرحمن اسماعيل إليه فانها تكون قد أدت بعض الواجب عليها لنفسها ولهذا المركز الجغرافى البديع الذى حبتها به الطبيعة .

ولهذه المناسبة أريد أن أقتطف هذه العبارة التى نقلها المؤلف فى ختام كتابه عن الأميرال كون رئيس مجلس الشؤون البحرية الأمريكية لعلها تفتح أعين رجال الملاحة ورجال الحكومة ورجال المال عندنا إلى جسامه واجبههم فى هذا الشأن . قال جنابه : هل يجوز أن نترك هذه الثروة لقمة سائغة للاجانب وفى الامكان استخدام آلاف من شبانتنا فى الصناعات البحرية فى السفن وفى الشواطىء وفى الموانى الأهلية ؟ . . . وكيف يجوز لنا أن تتنازل عن هذه الثروة وهى ليست ملكا للجيل الحاضر ، بل هى تراث للأجيال المقبلة ، فضلا عن أننا اذا تنازلنا عنها ألجنا حاصلاتنا الزراعية ومنتجاتنا الصناعية بلجام يقبض عليه الأجانب الذين يهيمون على اسعار نقل هذه الحاصلات ويتصرفون فى مصيرها إلى حد ما ، وقد يضعون حواجز تحول دون تصريفها وتشجيعها على المنافسة فى الأسواق الاجنبية .

لقد بدأت مصر منذ سنوات قليلة حياتها البحرية فانشأت شركة ملاحه الاسكندرية ثم انشأت شركة مصر للملاحة وهى الشركة التى يشترك فيها بنك مصر ويشرف عليها ، وهذه نواة يمكن أن تنمو وتكبر اذا لقيت العناية والرعاية من جانب من يقدرון الأهمية الكبرى التى تعترف بها الأمم المتحضرة جميعا لبحرياتها التجارية على النحو المبين فى هذا الكتاب .

فعلينا افرادا وجماعات وحكومة أن تتخذ مما جاء به نبراسا لتغذية روح الملاحة وتنمية بحريتنا التجارية لتصل إلى مثل ما كان لها من مكانة فى عصور لم تكن مصر فيها أكثر شعورا بقوميتها مما هى اليوم ؟

محمد حسين هيكل

ترجمة كتاب المفوضية المصرية الملكية

بواشنطن

واشنطن في ١٤ أغسطس سنة ١٩٣٣

الربان عبد الرحمن اسماعيل

طرف القنصلية المصرية الملكية

١٣٠ بارك اثنى

مدينة نيويورك

عزى الربان اسماعيل

وفق وعدى لك يوم مغادرتك واشنطن ، سلمت تقريرك إلى جناب
المحترم « المستر هوثر » (المدير المساعد لمصلحة الملاحة البحرية الأمريكية ،
ومفتش عام المجالس البحرية الأمريكية) لبدء ملاحظاته على محتوياته ،
والأدلاء بمعلوماته عن العلاقات بين المجلس البحرى الأمريكى والسفن
الأجنبية فى المياه الأمريكية ، كما طلبت .

وقد تسلمت صباح اليوم رسالة من جناب « المستر هوثر » يجيبني فيها
إلى ما طلبت ، ومع هذا صورة الرسالة ، وتستطيع أن ترى من رسالة
« المستر هوثر » أنه وجد تقريركم دقيقاً ، وأنه ارتاح إلى ملاحظاتكم . وقد
أضاف جنابه فقرة فى صفحتي ٢٨ و ٢٩ فيما يختص بامتحانات الأجازات ،
وأمل فقرة أخرى فى صفحة ٢٤ ، يقول عنها أنها تكمل بحث رسالتكم
من هذه الناحية . وقد بعث إلى بعدة نشرات أرسلها لحضرتكم فى
غلاف منفصل .

راجياً أن تكون ملاحظات جناب المستر هوثر وما أضافه إلى تقريركم
قد أرضاكم ، أحب أن أعبر عن ارتياحى الخالص لما أحرزتموه من نجاح
فى الميدان الذى هيأتم أنفسكم له . وأنى واثق من أن الحكومة فى القاهرة
ستقدر جهدكم ؟

المخلص

امضاء امرييا قطاوى

السكرتير الثالث للمفوضية

ROYAL EGYPTIAN LEGATION
WASHINGTON, D.C.

August fourteenth
1 9 3 3

Captain A. R. Ismail
C/o Royal Egyptian Consulate
103 Park Avenue
New York City, New York

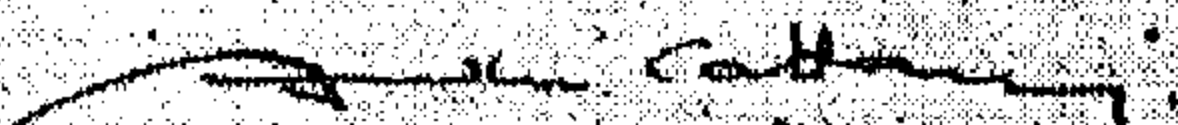
Dear Captain Ismail:

In accordance with my promise to you on the day of your departure from Washington, I forwarded your report to Mr. Hoover for his observations of its contents. I also asked him to furnish information on the relations between the Board and Foreign Ships in American waters, as you requested.

In answer I have received this morning a letter, copy of which I enclose, from which you will see that Mr. Hoover found your report very accurate and also that he was much interested in your observations. Mr. Hoover added a paragraph on page 28 and 29 in regard to the examination of licenses and dictated a statement on page 24 which, as he says, will cover that feature of the treaty. He also enclosed several publications which I am sending to you under separate cover.

Hoping you will be satisfied with Mr. Hoover's observations and additions to your report, I beg to express the sincere interest I feel in your progress in the field of service you have undertaken and I am sure the Government in Cairo will be very satisfied with your work.

Yours very truly,



André Cattani
Third Secretary of the Legation

AC:W
Enclosure

اسست عام ١٨٠٤

ترجمة كتاب الاكاديمية البحرية بنيويورك

مدرسة شلتز للملاحة والهندسة البحرية
أكاديمية اتمارك سابقا
بمدينة نيويورك

٢٨ اغسطس عام ١٩٣٣

الربان عبد الرحمن اسماعيل
بواسطة القنصلية المصرية الملكية
١٣٠ بارك اثنيو
مدينة نيويورك

عزيزى الربان اسماعيل

قرأت جزءا من رسالتكم على المبادئ والأمثلة التى تتظم عالم الشؤون
البحرية التجارية وإمكان تطبيقها فى مصر

ونستطيع أن تؤكد لكم أن دراستكم لموضوع التعليم البحرى التجارى
فى العالم مشوقة جدا ، ولعلى أقر حقيقة أننى وكثيرون من أصدقائى نعتبرها
عملا مجيدا نفخر به . ولا غرو فأنا ، نحن الامريكيين ، نعتبرك ، ياربان
اسماعيل ،، تليذنا .

ونأمل فى اخلاص ، من أجلك ، أن تنال مصر والملاحة كل تطور

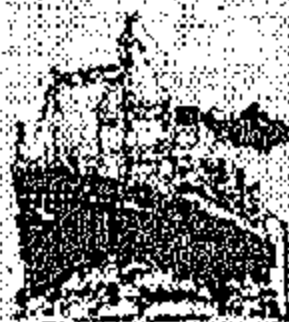
ناجح .

ولا زلنا المخلصين

أ. ج . شلتز
الرئيس

Telephone: WHITEHALL 4-0740
Residence: GIBBSVIEW 2-6135

Established 1804



SCHULTZ'S
NAVIGATION AND ENGINEERING SCHOOL

Formerly UTTMARK'S

61 WHITEHALL STREET
NEW YORK CITY



August 28th. 1933.

Capt. A.R. Ismail,
Royal Egyptian Consulate,
103 Park Ave.,
New York City.

Dear Capt. Ismail:

I have read part of your treatise on the principles and examples of the shipping world and their potential application in Egypt.

Your study of the subject of marine training in the world is extremely interesting and as a matter of fact many of my friends and myself regard it as a very excellent piece of work, of which we are proud.

After all we Americans consider you Capt. Ismail our student.

We sincerely hope, for your sake, that "Egypt and Navigation" shall have every successful development. I remain,

Sincerely yours,

W. Schultz
Principal

AS/ASS.

تقديم الرسالة



حضرة صاحب السعادة وكيل وزارة المالية ورئيس اللجنة البحرية المستديرة

يا صاحب السعادة

أتشرف بأن أقدم إلى اللجنة البحرية المستديرة بوزارة المالية « مصر والمصرية » محاولة إيجابية في أنظمة ومبادئ عالم الشؤون البحرية التجارية وإمكان استخدامها في مصر .

وإني بمحاولتي الكتابة في هذا الموضوع أرغب مخلصاً في التعبير عن شكرى وتقديرى للمساعدة والتشجيع اللذين تفضلت بهما على الحكومة المصرية وكثيرون من أبناء وطنى الأعزاء وفي مقدمتهم حضرة صاحب المعالى مرفص باشا منا وزير المالية الأسبق . وحضرة صاحب السعادة الأستاذ احمد باشا عبد الوهاب وكيل وزارة المالية . وحضرة صاحب العزة الدكتور محمد حسين هبكل بك .

وأتمنى أن تستطيع رسالتى هذه المتواضعة أن تعبر عما أنا مدين به من خالص النصح والعطف اللذين أولتنى إياهما الصحافة المصرية عامة والمقطم الاغر خاصة وأنى شديد الاعتقاد أن رسالتى هذه إن هى إلا صدى لما تخفق به قلوب ضباط البحرية المصرية ورجالها وصورة لما يدور فى خلدكم من رغبة أكيدة غايتها رفع شأن مصر والملاحة .

وتفضلوا يا صاحب السعادة بقبول أصدق عبارات الاجلال والاحترام ؟

خادمكم المطيع

عبد الرحمن اسماعيل

عضو بعثة وزارة المالية بأمريكا

نيويورك فى يونيه عام ١٩٣٣

اعتراف وتقدير

لم أكن لأفكر يوماً في كتابة «مصر والملاحة» باللغة الانجليزية حتي شاء الله أن التحق بجامعة كلومبيا بمدينة نيويورك لدراسة إدارة النقل والتجارة الخارجية واللغة الانجليزية العالية بمدرسة الأعمال بهذه الجامعة .

ولما كان من برنامج الكتابة بالانجليزية العالية أن يقدم الطالب كتباً أو رسالة أو نبذة تتعلق بالأعمال التي أعد لها الطالب نفسه في مستقبل حياته، كان لزاماً عليّ أن أكتب كغري من الطلاب ما يتطلبه برنامج الدراسة .

لذلك رأيت أن انتهز هذه الفرصة وأكتب «مصر والملاحة» بالانجليزية وأقدمها لأستاذي Mr. N. W. Barnes لاسيما وأن المواد التي كان مقرراً عليّ دراستها ومنها الاقتصاد والجغرافيا الاقتصادية والنقل والتجارة الخارجية وإدارة الأعمال لها جميعاً مساس حيوي بموضوع بحثي بل كانت كلها ضوءاً ينير ما غمض عليّ .

وقد تفضل الأستاذ «برنس» بتشجيع الفكرة تماماً .

أما الجزء الثاني الخاص بالتأمين البحري وعلاقته بالتجارة البحرية فقد كان مقرراً عليّ درسه ضمن منهج مادة إدارة النقل وقد تفضل جناب أستاذي المحترم Mr. Morris S. Rosenthal بالاطلاع عليه فضلاً عن أنني اتخذت من كتابه في هذه المادة وهو الكتاب المقرر درسه في جامعات أمريكا وأوروبا مرجعاً لي في كتابه هذا الجزء . وإتي أذكر هنا بمنتهى الامتنان تشجيعه العظيم لي بتنأزله بطلب ما كتبه خصوصاً ما كان مابساً بهذا الموضوع من الناحية التاريخية ليعرضه علي طلاب علم النقل في السنوات المقبلة .

والجزء الخاص بمساعدات حكومات العالم لبحرياتها التجارية ، والصناعات البحرية ، مقتبس من نشرات ومطبوعات وزارة التجارة الأمريكية التي تتناول موازنة ميزانيات الدول البحرية ، ومحاضر اللجان البحرية التجارية البرلمانية وغير البرلمانية في العالم وهذه المعلومات الرسمية يعنى بجمعها وتصنيفها

مندوبون تبعث بهم دولة الولايات المتحدة إلى اقطار العالم لهذا الغرض خصيصاً كما يعاونهم في ذلك رجال في السلك السياسى والقنصلى درسوا الشؤون البحرية التجارية بالجامعات الامريكية وراقبوا تطورها في العالم .

وهذه المطبوعات والمنشورات تشجع وزارة التجارة الامريكية تدريسها في الجامعات وقد كانت لى فرصة دراستها بجامعة كولومبيا .

وقد تفضل حضرة صاحب العزة نيقولا بك خليل مفوض مصر بأمريكا بالسعى لدى وزارة التجارة الامريكية برجاء السماح لى باستخدامها فى رسالتى لىكى يستفيد منها القارىء المصرى فأجابت الوزارة مطلبه فلعزته جزيل الشكر وللوزارة الامريكية التقدير .

وأما الجزء الخاص بالتعليم البحرى التجارى فى العالم والمجالس البحرية فهو بمثل ما عنى لى من الملاحظات والمشاهدات التى مرت بى أثناء تمرينى بالأسطول التجارى الامريكى وأثناء إقامتى بالولايات المتحدة . وقد تفضل حضرة الاستاذ المحترم اندريا قطاوى سكرتير المفوضية المصرية بأمريكا بعرضه على جناب المحترم Hon. D. N. Hoover مدير عام المجالس البحرية الامريكية فحاز رضاه كما يرى القارىء الاشارة إلى ذلك فى غير هذا المكان .

وقد كان لتشجيع جناب المسنر هوثر أثر طيب فى اخراج هذه الرسالة وترجمتها الى العربية . هذا وقد أستعنت بطريق مباشر أو غير مباشر بكثيرين من الكتاب البحريين يضيق المقام عن ذكر اسمائهم جميعاً وانى أسجل لهم أجمعين فضل المعونة .

هذا واننى لا أنسى أن أشكر جناب المحترم Capt. A. J. Schultz مدير أقدم أكاديمية للبلاحة والهندسة البحرية بنيويورك على التحية والامانى الطيبة التى وجهها إلى مصر بمناسبة اطلاعه على « مصر والملاحة » .

ثم أرغب فى شكر حضرة صاحب العزة مدير عام الكمارك المصرية على تفضله باعطائى احصائية صادرات وواردات مصر فى العشر السنوات الماضية . وقد أبى حضرة صاحب العزة الدكتور هيكل بك الا أن يتولانى بعطف جديد فى كل محاولة . وقد تفضل عزته بمراجعة هذه الرسالة وابداء الاقتراحات

التي اهتديت بها في اخراجها والمضى في اتمامها ، مما يجعلني عاجزاً عن شكره .
ومما تقدم يرى قارئى الكريم الا فضل لى في وضع هذه الرسالة بل
يشرفنى أن أحملها إلى قومي محدثاً اياهم عن الشؤون البحرية التجارية في
العالم تاركاً لهم القول الفصل فيما يمكن أن يستخدموه مما جاء بها لترقية مصر
واعلاء شأن الملاحة فيها .



الى الامام

كم أنا مدين لنهضة مصر المباركة وحركة الأمانى القومية التى انفجر
بركانها عام ١٩١٩ فقد تطورت فى لحيها أمنية « الطفولة » أن أكون يوماً
ما « قبطانا » الى حقيقة .

حقاً انى مدين « بمصر والملاحة » لهذه الحركة فقد بعثت بها الى رأسى
وأصبحت ألعاب الطفولة على شاطئ قنال السويس وساحل البحر الأبيض
وبحيرة المنزلة وترعة الاسماعيلية ، أخذت هذه الألعاب والأحلام
تتحول إلى رغبات وأمان أشد ما تكون تعلقاً بملاحة مصر .

وقد تصادف لحسن الحظ أن التحقت بخدمة مصلحة الجمارك فكنت
أشاهد يومياً العدد العديد من المراكب والبضائع ، ورجال الأعمال والعمال
تتدافع فكانت هذه المناظر دلالة على ما تبذله الأمم الأجنبية أفراداً وحكومات
وما تقوم به من محاولات فى اقتسام عظمة البحر والسيطرة على الأعمال
فيه ، فتمت هذه الفكرة لدى وأصبحت عندى إيماناً لا يناله شك .

وما يلذ لى ذكره أن والدى وأقاربى وأصدقائى لم تنل منهم هذه
الفكرة تشجيعاً بل تصديقاً لأنهم رأوا أن مصر ليست بها مدرسة للملاحة
ولا تملك سفينة واحدة يومئذ .

وقد جمعتنى الصدفة بصديقين شقيقين بالاسماعيلية ارتاحا للفكرة ورغبوا
فى مشاركتى العمل لها - أحدهما الآن مدرس بالمدارس الأميرية ، والآخر
موظف بوزارة المواصلات وقد اتفقنا جميعاً أن نكتب إلى جريدة المقطم
الغراء عن هذه الرغبة .

وقد تفضل حضرة صاحب العزة خليسل بك ثابت رئيس تحرير المقطم
الأغر فنشر كلمتنا فى الصحيفة الأولى فى ٢٦ يولييه عام ١٩٢١ وعلق
عليها بقوله : « نظن أن هذا أول صوت يصعد من صدر الشبيبة المصرية
مجاهراً بحاجة البلاد إلى أمر طال إهماله لسوء الحظ . فهذا الصوت الذى

يردد أمنية محمد على الكبير ويسمو إلى غرض شريف ونزعة سامية جدير
بأن يقابل من جميع دوائر الحكومة والتجارة بالاهتمام وتنشيط أصحابه فقد
أثبت التاريخ أن أنجح الأمم هي التي تعني بالملاحنة وسنعود إلى البحث في
هذا الموضوع الحيوى بالتطويل . . وهو ما تفضل بعمله الأستاذ فعلا .
(شكل ٢٠١) .

وقد كان ذلك قبل أن تفكر حكومتنا في أمر إيفاد بعثة بحرية بنحو
ثلاث سنوات وقبل أن تنشئ مدرسة بحرية بالاسكندرية بنحو سبع سنين .
وقد حاولت أن ألتحق بأحدى الشركات الأجنبية للتمرين أثناء دراسنى
الملاحنة النظرية بأحد معاهد المراسلات بلندره ، ولكننى لم أوفق إلى ذلك ، فقد
رفضت كل الشركات التى تقدمت إليها برجاء إلحاقى بمراكبها .

وعلى سبيل التذليل يرى القارىء كتابى شركة البوستة الخديوية
بالاسكندرية (شكل ٣ ، ٤) ، وفى أحدهما وهو المؤرخ ٦ يناير سنة ١٩٢٢
تقول هذه الشركة بأنه اذا صح عزمى على تعلم الملاحنة واتخاذها مهنة ، فانها
تنصحنى بأن ألتحق بأحدى المراكب الشراعية المصرية ١١١

وهذا الاقتراح أعده وجهاً من ناحية واحدة ، ذلك أن المراكب الشراعية
المصرية التى تحدثنى عنها الشركة إنما يقودها بحارة أكفاء من الناحية العملية
ولكن ينقصهم العلم والفن . ولذلك فإن هؤلاء البحارة الآمين لا يمكنهم أن
يخرجوا من سفنهم الشراعية هذه « قباطنة » .

على أن هذه الشركة قد قبلت فيما بعد تلاميذ بحريين دون أن يكون
لهم أى إلمام بالفن لا نظرياً ولا عملياً . والسرفى ذلك أنها رأت الطلاب
المصريين قد التحقوا فعلا بمراكب شركات لندره ونيويورك فاذن يجوز
لشركة بالاسكندرية أن تقبل مصريين ١١١

ولما حصلت على شهادة تفوق فى العلوم البحرية من مدرسة لندره
البحرية بالمراسلات تقدمت إلى حضرة صاحب المعالى مرقص باشا حنا
برجاء مساعدتى على أمر ثمربى العمل . وقد تفضل معاليه فوعدنى بإجابة
رجائى منذ المقابلة الأولى « علشان لما أنجح اخدم مصر » .

وقد اتصل معالى الباشا بجناب صاحب السعادة صديقه الدكتور مارتن هاول سفير أمريكا بمصر فى ذاك الحين وتوصلا إلى طريقة الحل . وهي إيفادى بعثة خصوصية . ولما تولى معالى الباشا وزارة المالية قرر معاليه إمكان إيفادى كبعثة على نفقتى الخاصة . وقد أوصت مصلحة الجمارك وزارة المالية بأجابه التماسى وساعدتنى بكل قواها .

وحدث أن اعترض سبيلى تأخير وسوء تفاهم فى وزارة الخارجية والسفارة المصرية بأمريكا بعد سقوط الوزارة الوفدية . فتوصلت إلى حضرة صاحب العزة الدكتور محمد حسين هيكل بك مدير السياسة الغراء فتفضل عزته بتوجيه موضوعى فى طريقه الطبيعى وسار بى - جزاه الله خير الجزاء - إلى طريق النجاح .

ومما يحدر ذكره أن الدكتور هيكل بك قد تفضل بمساعدتى دون أن يعرفنى أو يرانى . ولما أن تشرفت بزيارته للمرة الأولى فى يونيه سنة ١٩٢٩ لشكره على مساعدته لى وإبلاغه بنجاحى فى الحصول على درجة ضابط بحرى . عنّى أن أصرحه برغبى فى دراسة عالم الشؤون البحرية التجارية ومواصلة دراستى عئنى أستطيع أن أؤدى يوماً ما خدمة لوطنى ، فتفضل عزته بتشجيع الفكرة واعتبر هذه الرغبة أساساً لما يتفضل به على من مساعدات فى المستقبل .

وفى يونيه ١٩٢٩ أيضاً تقدمت إلى حضرة صاحب العزة الأميرالائى محمد سلامه بك فهمى مدير البحرية بمصلحة خفر السواحل راجياً أن يتفضل على بنصيحة ازاء رغبتى فى وضع كتيب عن الشؤون البحرية التجارية فتفضل عزته بنصحى أن أوجه كل عنايى حينذاك إلى دراستى وألا أحاول الكتابة فى هذا الموضوع قبل حصولى على درجة ربان . وفهمت من حديثه إن التجارب والوقت والعلم كلها عوامل قيمة تكسب كتابى قوة وتقديراً . وقد صاحبتنى هذه النصيحة طوال مدة دراستى وتحصيلى .

ولما أردت مواصلة دراستى قامت فى سبيلى عقبات شديدة . فان المراكب الأجنبية لا يمكن أن تقبل الأجانب كضباط مسئولين عن أعمال القيادة وأعباء الملاحة ، وهذه العقبات قد أكسبتنى عطف وتشجيع الصحافة المصرية

مائشرتة جريدة المقطم الغراء

في ٢٦ يولييه عام ١٩٢١

٢٠ ذي القعدة سنة ١٣٣٩

و ١٩ ايب سنة ١٩٣٧

بيان مصر والمهمة

حضرات الافاضل اصحاب المقطم
مصر ذات الموقع الجغرافي الجليل -
مصر التي تروم ان تزاخم الغربيين واهل
العالم الجديد في نقل بضائعها جديرة
باقتناء اسطول تجاري - مصر التي تطالب
بالاستقلال التام يجب ان تؤهل ابناؤها
لقيادة الاسطول التجاري الذي لا نريده
لنقل اقطن وما نستورده من الخارج
ولنقل الحاجات فقط بل لنقل بضائع
البلدان المجاورة لنا ايضا

ولقد فكر فريق من الطلبة في هذا
الامر الخطير وبعد بحث كبير في كيفية
الوصول الى ضالتهم المنشودة علموا انه
ضروري ان ياتى في افراء الفريق
الذكور بسفن الشركات كـ «كتلاميد»
صناعة» ثم بعد التعاميم العملي يتلقون
العلوم البحرية في مدارسها

قالى رلاة ادورنا الى حضرة صاحب
السعادة رئيس افرقة التجارة المصرية
والى حضرات المحترمين اعضاء الفرقة

نوجه نداءنا وغاية رجاءنا هو تمهيد سبيل
التعاقدات بسفن شركة من شركات الملاحة
وتفضل الشركات الاميركية على سواها
انا نستهدف حضرات الافاضل
اصحاب المقطم الاغر بالوطن المحبوب
ان يضموا صوتهم الى صوتنا فاننا نثق
تماما بان مهمة حضراتهم لا تهجز عن
توصياتنا الى تنفيذ هذه الفكرة وحضراتهم
بافضل من يعرف حاجتنا الشديدة الى
الملاحة والله تعالى نصير العامين وهو
لا يضيع اجر المحسنين والسلام

فريق من الطلبة عنهم
محمد عبد المنعم ابراهيم طاب ثاوي.
رضان عبد الغفار ابراهيم طاب ثاوي.
عبد الرحمن محمد اسماعيل بحمره
الامام عيسى

المقطم - نغان ان هذا اول صوت
صعد من صدر الشبيبة المصرية مجاهدا
بحاجة البلاد الى امر طال اهماله لسوء
الحظ . فهذا الصوت الذي يردد أمنية
محمد علي الكبير ويسمو الى غرض
شريف ونزعة سامية جدير بان يقابل من
جميع دوائر الحكومة والتجارة بلاء تمام
وتنشط اصحابه فقد اثبت التاريخ ان
انجح الامم هي التي تنمي بالملاحة. وسنعود
الى البحث في هذا الموضوع الحيوي
بالتطويل

(شكل ١)

مانشرته جريدة المقطم الغراء
في ٢ أغسطس عام ١٩٢١

الثلاثاء في ٢ أغسطس و (٢٠ تموز) سنة ١٩٢١

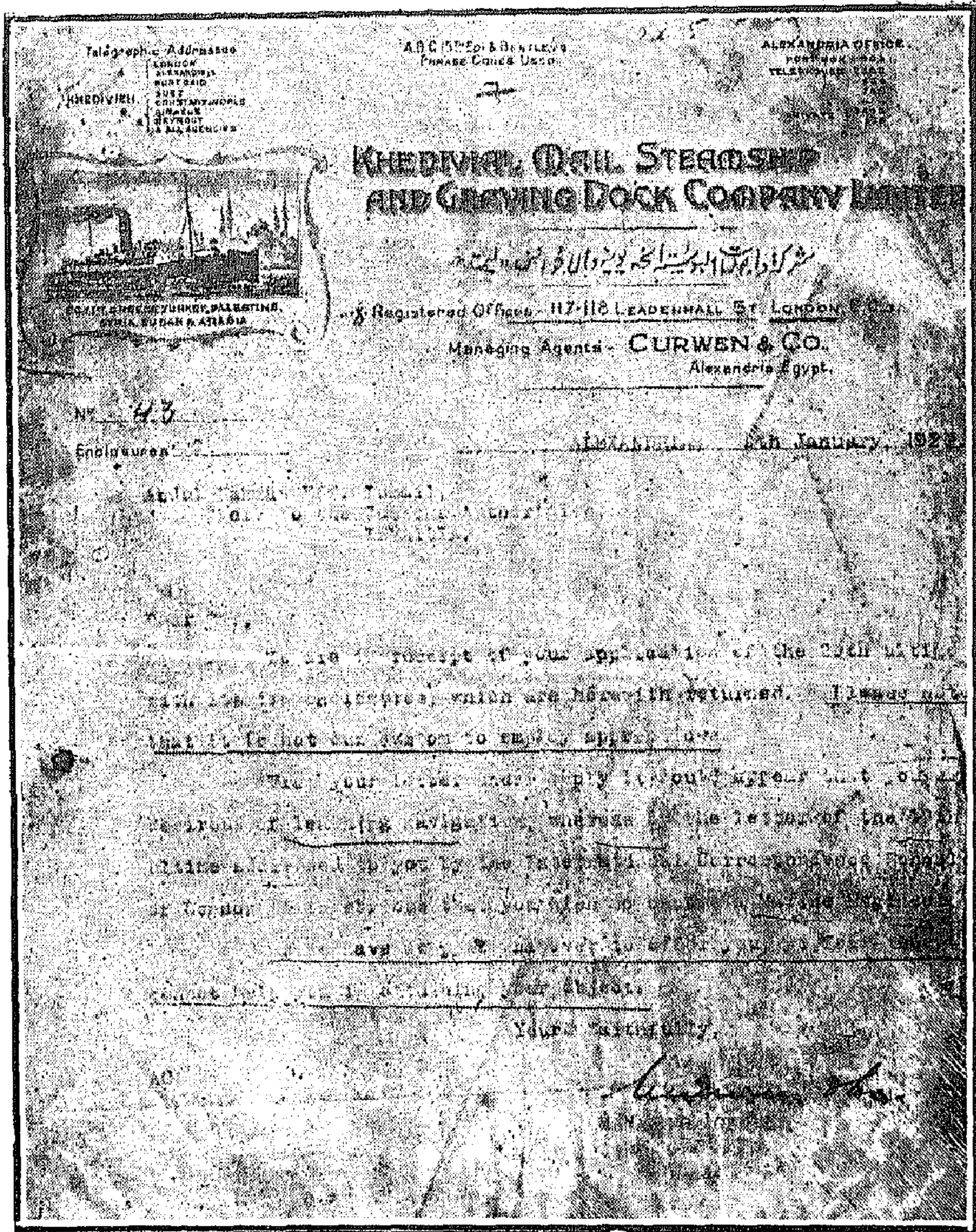
مصر والملاحة

الحكومة والتجارة بالاهتمام وتنشيط
اصحابه فقد اثبت التاريخ ان انجح الامم
هي التي تعني بالملاحة ووعدنا بان نعود
الى البحث في هذا الموضوع الحيوي
بالتطويل

ويستنتج مما اتانا من رسائل الشبان
المصريين العديدة بعد ذلك ان هذا
البحث صادف هوى من نفوس كثيرين
وان النزعة البادية في كتاب الثلاثة الذي
نشرناه تشمل عدداً كبيراً من الشبان
النشيطين

نشرنا في مقطم الثلاثاء الماضي رسالة
ب عنوان «شباب مصر والملاحة» لثلاثة
من شبان مصر النجباء طلبوا فيها ان
تسعى الحكومة والغرفة التجارية لاحاقهم
بسفن شركة من شركات الملاحة ليتعلموا
هم وغيرهم من شبان مصر هذه الصناعة.
وعلقنا على رسالتهم فقلنا ان هذا اول
صوت صاعد من صدر الشبيبة المصرية
بجاهراً بحاجة البلاد الى امر طال اهماله
فهذا الصوت الذي يردد امنية محمد علي
الكبير ويسمو الى غرض شريف ونزعة
بنافية جذير بان يقابل من جميع دوائر

(شكل ٢)



(شكل ٣)

كتاب شركة وابورات البوسنة الخديوية بتاريخ ٦ يناير سنة ١٩٢٢

ترجمته

عبد الرحمن افندي اسماعيل : كاتب كمر ك الاسماعيلية

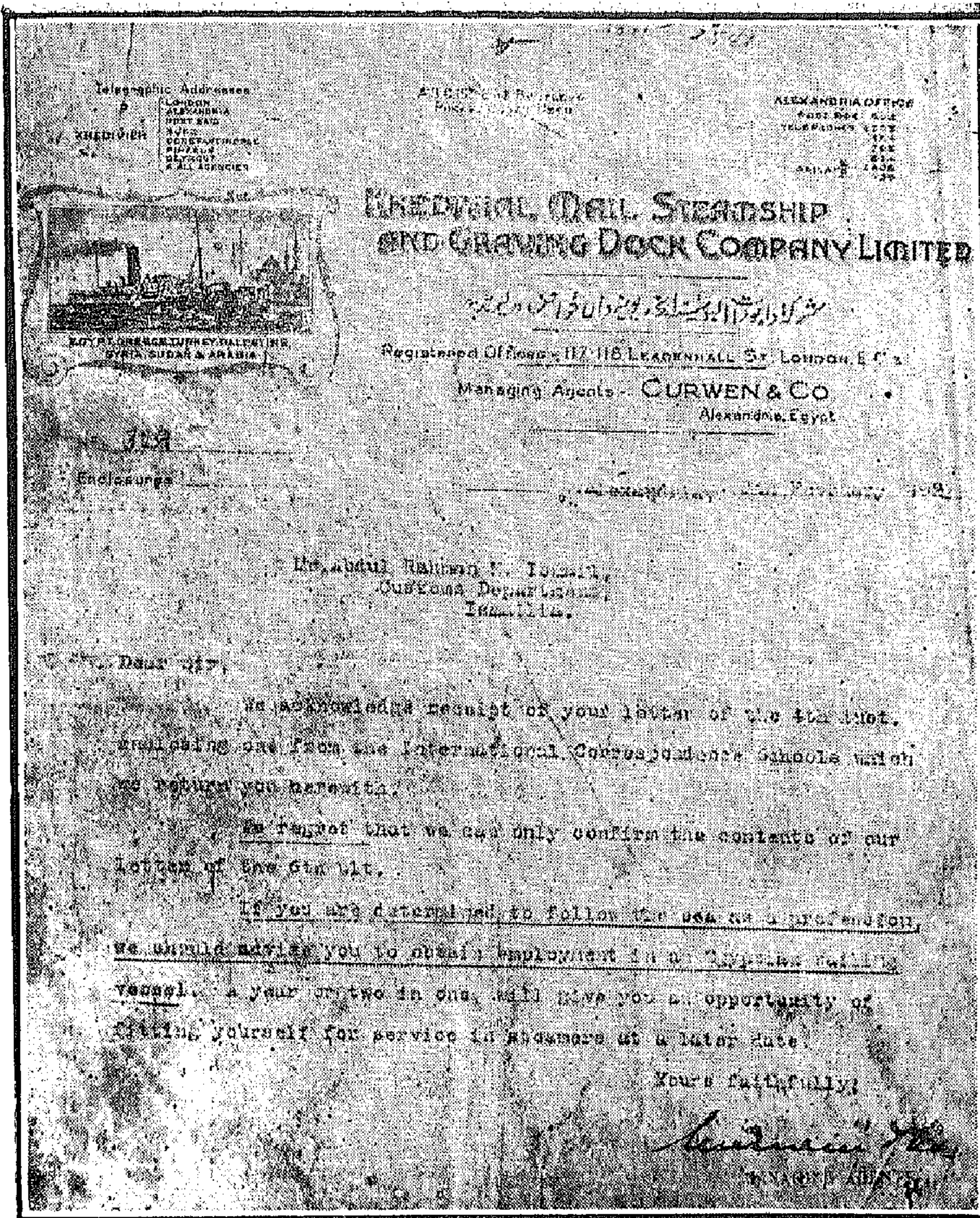
سيدى : تسلمنا طلبكم المؤرخ ٢٩ الماضى بما فيه من الاوراق التى نعيدها لكم ونرجو أن تلاحظوا انه ليس من عادتنا ان نقبل تلاميذ بحريين

ويبدو من خطابكم انكم ترغبون فى تعلم الملاحة البحرية فى حين انه يظهر من الخطاب الذى وجهته لكم مدارس المراسلات الدولية فى لندن بتاريخ ١٩ الماضى أنك تريد أن تكون مهندسا بحريا

ولما كان ليس لدينا أى وظيفة نستطيع أن نلحقكم بها فاننا نخشى أن لا يكون فى مقدورنا أن نعينكم على الوصول إلى غرضكم

المخلصون

كروه وشراه (الوكلاء المديرون)



(شكل ٤)

(كتاب شركة وابورات البوسنة الخديوية بتاريخ ٨ فبراير سنة ١٩٢٢)

ترجمته

عبد الرحمن افندي اسماعيل : كاتب كمر ك الاسماعلية
سيدي : نعلمكم بوصول خطابكم المؤرخ ٤ الجاري والخطاب الذي معه
من مدارس المراسلات الدولية الذي نعيده لكم
ونأسف لأننا مضطرون إلى تأكيد ما قلناه في خطابنا بتاريخ ٦ الماضي
وننصح لكم إذا صح عزمكم على تعليم الملاحة البحرية ، بأن تلتحقوا بإحدى
السفن الشراعية المصرية

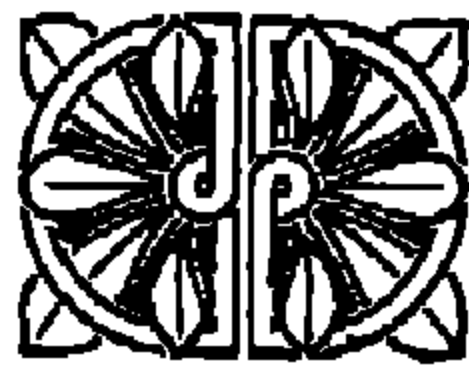
فإن قضاء سنة أو سنتين في واحدة منها قد يهيئ لكم فرصة تستطيعون بعدها
أن تعملوا في إحدى البواخر فيما بعد ؟
المخلصون

كرويه وشركاه (الوكلاء المديرون)

وكان من أثر ذلك أن الحقنى حضرة صاحب السعادة الاستاذ احمد باشا
عبد الوهاب وكيل وزارة المالية ببعثة مصلحة خفر السواحل وهذه مبرة
كبيرة جدية بالشكر والاعتبار ، وألحقنى وزارة المعارف كملاح بالبواخر
المصرية وهياتلى فرصة التمرين كوكيل ربان يباخرة بريطانية أيضاً .

فبينما أنا شاكر الأفضال والمساعدات التى تعطف بها على من ذكرت من
كرام مواطنى ، وسأظل شاكراً لحضراتهم ومعرفاً بالجميل مدى الحياة أدرك
أن هذه المساعدات والتشجيع ليست موجهة إلى شخصى بل قصد بها مواطنى
الكرام تشجيعاً عملياً ومعونة فعلية للفكرة التى حملتها معى فوق أمواج البحار .
لذلك أرجو أن تكون محاولتى الكتابة فى موضوع « مصر والملاحة »
موفقة حتى تحوز رضاهم .

وقبل أن أختم هذه الكلمة أرغب أن أشير إلى أنى أرجو ألا تكون
هذه المحاولة آخر ما اكتبه عن مصر والملاحة ، كما أتى أرحب وأقدر النقد
المنطقي الثمر وأعد رسالتى هذه دعوة إلى غيرى من الكتاب ليتناولوا فى
حماس موضوع « مصر والملاحة »



المقدمة

أن مبلغ يسر ورخاء وصافي دخل كل رجل وامرأة وطفل من المصريين متأثر بحالة البحرية التجارية في مصر

ذلك لأنه من الحقائق المعلومة أن نحواً من ٥٠ ٪ مما تستهلكه في حياتنا اليومية إما وارد من الخارج وأما جهزته أدوات وردت من الخارج ، وتجارنا عبارة عن تجارة بحرية محض ونولون النقل البحري عامل مهم جداً له قيمته بل له القول الفصل في اختيار مكان المعاملات التجارية وعدا ذلك فان لموقعنا الجغرافي مركزاً ممتازاً من ناحية النقل التجاري الدولي

وعلى سبيل المثل في اعتبار أن لنولون النقل البحري القول الفصل في اختيار مكان المعاملات التجارية ، أذكر أن تجار الصادر في مصر قد لاحظوا لحسن الحظ أن الحكومة الإيطالية لما رأت أن البيض المصري ، قد نافس بنجاح ما تنتجه إيطاليا من البيض لم يكفها أن فرضت ضريبة إضافية على موردى البيض الأجنبي بل قررت لكي تحمي الفلاح الإيطالي أن تطلب إلى شركات الملاحة الإيطالية التي تعمل في النقل البحري بين مصر وإيطاليا أن ترفع نولونها على صادرات مصر من البيض

إن هذا الامثل واقعي ، مثل يمكن إتخاذ مقياساً لاهمية البحرية التجارية في رواج الأسواق الأهلية والخارجية لكل دولة

وأنه لما يؤسف له أننا لم نضع سياسة معينة لبحريتنا التجارية كما يفعل غيرنا من الدول كما يرى القارىء في غير هذا المكان من جعل نقل نسبة مئوية من صادراتنا ووارداتنا على سفن مصر أمراً لا بد منه بدل أن تضع بضعة ملايين من الجنيهات سنوياً سدى دون أن تستفيد بها الدولة كما سيري القارىء ذلك في مكان آخر أيضاً .

وهذه الملايين التي تعطيها مصر للشركات الأجنبية البحرية سنوياً يمكن أن تنعش بها الأسواق المصرية المحلية وأن تخلق لمصر أسواقاً أجنبية إذا وضع لمصر برنامج في البحرية التجارية وانت جد عليم أن الأعمال كسلسلة متصلة الحلقات وأن نوعاً من العمل كثيراً ما يستلزم خلق نوع جديد من الأعمال وهكذا

وفي استطاعة مصر أن تشتري الأيدي التي تستخدمها في مراقبتها وأن تشتري العقول التي يمكن أن تحتاج إليها في البداية وهذا أمر طبيعي وهو ما انتهجته كل دول العالم التي تبوأ مكاناً محترماً في المدنية

هذا ولم يقف الذهب ولا الحديد ولا الفحم في سبيل الصناعات البحرية التجارية لا في إيطاليا ولا في اليابان ولا في غيرها من الدول الأخرى التي اقترضت لتبني أسطولها التجاري والتي لا تزال تستورد سنوياً الفحم والحديد لتبني وتسير سفنها التجارية تحقق عليها أعلامها فوق بحار العالم السبعة

فقد بنت مصانع السفن اليابانية أخيراً بواخر سريعة ممتازة وبنت إيطاليا أنفراً وأسرع باخرة في العالم اليوم ثم هي تصدر طرادات وبوارج إلى تركيا وحكومة الفرس وهي لا تزال يعوزها الفحم والحديد والذهب

وقد اخترت إيطاليا واليابان مثلاً لكي أذكر القارئ بأنه ليس لهاتين الدولتين مستعمرات يدعو الاتصال بها إلى وجود الأسطول التجاري ثم لا ذكر له أنهما لم يصلا إلى مركزهما التجاري البحري بمعجزة - بل لقد وصلتا إلى مركزهما بالعمل - والعمل المتواصل

عالم التجارة البحرية له مبادئه وإجراءاته الفنية وتستطيع أي دولة أن تكون لنفسها مقاماً فيه إذا درست وعملت ، وليس غرضي أن أحاول هنا بحث المسائل الفنية المتعلقة بإدارة السفينة أو إدارة العمل البحري بل على النقيض سأحاول تجنب الاصطلاح الفني حتى يتمكن القارئ الذي لا تربطه بالشئون البحرية أية رابطة من فهم موضوعي وحتى لا أرهقه بما لا يهيمه من عقد الفن فيفقد شوقه وانتباهه إلى حديثي

ذلك لأن الغرض الأساسي من هذه الرسالة أن هو إلا تذكير لمواطني

بأن مصر أول دولة سادت البحار وان السفينة الأولى التي عرفها العالم من البحوث التاريخية إنما بناها المصريون وأن أقدم وثيقة بحرية تجارية قد كتبت باللغة الهيروغليفية

لقد قاد السفن المصرية مصريون ونقلوا حاصلات الهند وصفيح إنجلترا منذ ثلاثة آلاف من السنين فليس هناك من داع بحول دون أن تتبوأ مصر مكانة مهمة في عالم البحار .

وسترى في الصحف التالية تاريخ مصر في الشؤون البحرية التجارية قديماً بتوسع وتاريخ بحرية بقية العالم باختصار وأما أمثلة ومبادئ عالم البحرية التجارية اليوم وهو ما يمكن الاقتداء به في مصر فقد كتبت عنه بالتطويل - كل دولة على حدة - مفصلاً حالها وسياساتها التجارية في البحر ، والتعليم البحري في العالم .

كذلك سأحدث القارئ عن تجارتنا الخارجية ونقل البوستان المصرية من ناحية النقل البحري وما عملته مصر وما يمكن أن تعمله لا على سبيل الاقتراح بل كأمنية أرجو المولى عز وجل أن يساعد مصر على تحقيقها .



الجزء الأول

موجز

في تاريخ الشؤون البحرية التجارية

في العالم

الجزء الأول

موجز في تاريخ الشؤون البحرية التجارية في العالم

مقدمة

يمتاز تاريخ الشؤون البحرية التجارية على غيره من التواريخ بما يبعثه في نفس القارئ من لذة وفائدة لا نظير لها بين صحف التواريخ الأخرى - ذلك لأن تاريخ السفينة إنما هو تاريخ الإنسان المتمدين فقد لعبت السفينة أهم دور في تاريخ المدينة وحسبك أن تعلم أن الأمم التي وضعت أيديها على وسائل التجارة البحرية منذ فجر التاريخ أي منذ أن تبوأ مصر عرش السيادة البحرية كأول دولة سادت البحار ، حتى اليوم . بلغت من الغنى والسلطان مبلغاً يتناسب مع مقدار توفيقها في النقل البحري .

وقد أدركت أوزوبا هذه الحقيقة التاريخية في القرن الثامن عشر فاعتمدت على الشؤون البحرية التجارية كعامل أهم من الفتوحات العسكرية يكسب الدولة ثروة ونفوذاً . لذلك غنى الأوروبيون والأمريكيون بدراسة الشؤون البحرية التجارية عناية صادقة فجعلوا التخصص في هذا الفن طريقاً يمكن أن يسلكه طلاب الجامعات وانشأوا المدارس والصحف والاندية واللجان وغيرها مما ضمن لهم تحقيق نهضتهم في هذا النوع من الجهاد .

ثم يمتاز تاريخ الشؤون البحرية بتسجيل عبء قل أن تجد مثلها في فلسفة التواريخ الأخرى إذ قد غنى ببيان أثرها ومداهها وهي قصة أعظم خيبة عرفها التاريخ العالمي - الخيبة الكاملة - قهر الاسطول الاسباني Spanish Armada كما رواها المؤرخ Froude :

لقد كان هذا الاسطول الاسباني أعظم أسطول شاهده القرون الوسطى فقد كان مكوناً من مائة وثلاثين سفينة تحمل ثلاثين ألف بحري وجندي وقد أعده فليب الثاني ملك اسبانيا ليظهر به انجلترا وكان مقرراً له أن يقضى دون غناه

على كل مقاومة يديها الانجليز .

ولكن هذا الاسطول النفيس - أقوى اسطول في العالم إذ ذاك ، قابله اسطول صغير تحت قيادة اللورد Lord Howrad وهزم هزيمة تاريخية منكرة !!! ولم ؟ هل كان الاسبانيون أقل شجاعة من الانجليز ؟ كلا ، هل كانت مدافع الاسبان أدنى مرتبة من مدافع الانجليز ؟ كلا .

لقد خاب الاسطول الاسباني لأنه كان تحت قيادة رجل لا يثق بنفسه !!! وحسبك أن تقرأ كتابه الذي رفعه إلى مولاه ملك اسبانيا بمناسبة تعيينه في مركز القيادة :-

« صحتي متأخرة ومن تجاربي القليلة في الماء أعتقد دائماً أنني أصاب بدوار البحر - ولا أملك مالا لكي أقوم بتضحية مادية - مع أنه كان أغنى اشراف اسبانيا - والحملة التي يعدها جلالة الملك في غاية الأهمية ويجب أن يقودها رجل يعرف علم الملاحة البحرية وفنون القتال في البحر وأنا لا أعرف منها شيئاً ، وهذه المؤهلات الضرورية تنقصني جميعها ثم لا تربطني بالضباط الذين أقودهم أية صلة ، فإذا كنت كفؤاً أو غير كفء بات عليّ أن أعمل في الظلام برأى رجال لا ثقة لي بهم ،

« وأما القائد ادلانتاديو الكاستيلي The Adelantado of Castile فهو خير مني والله يتولاه بعنايته لأنه مسيحي صالح وقد حارب في معارك بحرية من قبل ،

« فإذا بعث بي مولاي فاني أؤكد له أن ثقته بي سيترتب عليها خسارة أكيدة ، !! والآن أسألك أن تفكر معي ملياً في شأن ملك يعين قائداً لحملة بحرية كتب هذه الرسالة ثم تصور الاسطول والثلاثين ألف جندي وبحار يقودهم رجل نزع ثقته من نفسه وبمن حوله .

ولكن « فليب » كما تعلم كان عنيداً شديد المراس فهو يرغب في أن يعينه قائداً وكفى مهماً ترتب على ذلك من وقوع نكبة تاريخية

وهكذا يقص علينا تاريخ الشؤون البحرية طرائفه ويحدثنا عن قوم

سقطوا لأنهم لم يثقوا في أنفسهم وقوم خابوا لأنهم قد غالوا في الثقة بأنفسهم كالإيطاليين في محاربتهم شمال أوروبا في سبيل السيادة البحرية - ثم يحدثنا عن رجال جلت خيبتهم - أولئك الذين يقول عنهم « جوت » (Goethe) « أنهم لم يخطئوا في حياتهم قط ذلك لأنهم لم يجرأوا على إتيان عمل ما في حياتهم ، وأمثال هؤلاء نعرفهم جميعا .

السفينة « مولود بحرى »

انه من تقاليد الكتاب والمؤرخين البحريين والملاحين اعتبار السفينة كحيوان بحرى حى يلبسونها شخصية تميزها عن غيرها من السفن . وهذه الشخصية الحية ليس الأساس فيها حجم المركب أو سرعتها وشكلها بل خواص أخرى تقوم مقام النفسية والذاتية عند الحيوانات كسلوكها أثناء القيادة وسهولة توجيهها ومن أظرف ما يقولونه عنها أن السفينة أشبه بالمرأة يجب درس طباعها لإحكام قيادها .

ولقد تساءل هؤلاء الكتاب عن علم الانسان كيف يعوم على قطعة من الخشب أو كيس من الجلد مملوء هواء ثم من عساه أن يكون صاحب العقل الجبار الذى بنى أول رمث « مرمة » .

على انه ليس من الصعب إدراك كيفية وصول فكرة الطفو الى الرجل القديم ولعل أول ما أشار إلى ذلك هى تلك القصة التى تقول إن آدم وحواء قد لاحظا أوراق الأشجار وقطع الأغصان طافية على أنهار جنة عدن وتكرار هذه المشاهدة لا بد أوحى إليهما بفكرة امتطاء السفينة أو الجسم الطافى للتمكن من عبور نهر أو بحيرة فان طفو الأغصان أو جذع النخلة يدعو إلى التفكير فى إمكان إيجاد وسيلة لاستخدامها كطريق لعبور النهر أو البحيرة وليس من شك فى أن الطريقة الأولى لبناء السفن حتى عصر نوح كانت عبارة عن تفريغ جذع الشجرة بواسطة النار أو بآلة بسيطة حتى يتمكن الملاح المجاذف فى ذلك العصر من إيجاد موضع آمن لنفسه أثناء رحلته من

ضفة النهر إلى الضفة الأخرى أو من شاطئ البحيرة إلى الشاطئ الآخر (١).

مصر أول دولة سادت البحار

ولقد أثبتت البحوث التاريخية أن مصر هي أول دولة سادت البحار قديماً وهي لذلك تعد الدولة الأولى البحرية التي لا بد أن يعنى بتاريخها ويبتدىء بها من مهمهم دراسة الشؤون البحرية التجارية .

ولذلك فمن المرغوب فيه أن تتبع سير الشؤون البحرية القديمة وبناء السفن في مصر قديماً لا مكان تقدير مكاتمتها الملاحية قديماً (٢) .

ومن ضمن المؤرخين الذين عنوا بالشؤون البحرية القديمة وبناء السفن الكتاب الآتون :

Young, Champlion, Lepsius, Busen, Birch, de Roughe, Chabas, Goodwin, & Wilkinson.

وكلهم بالاجماع لم يمكنهم الوصول إلى آثار تاريخية تساعد على تكوين فكرة عن السفينة الأولى التي استخدمت في الدجلة والفرات . وبعض المؤرخين يظنون أن مدينة (Tyre) الفينيقية كانت ذات أهمية بحرية قبل مصر ولكن هؤلاء المؤرخين لا يعتمدون على إثباتات تاريخية تقطع بهذا ولذلك لا يعول كثيراً على هذه الاقتراحات الواهية الدليل . فان تجار مدينة Tyre الفينيقين الذين يظن أنهم كانوا قد أوجدوا علائق تجارية هامة مع كل شواطئ البحر الأبيض المتوسط وامتد نفوذهم التجاري شمالاً ثم جنوباً في المحيط الهندي . هؤلاء التجار الذين كانوا يلقبون بالأمراء والذين يقال عنهم أنهم أداروا حركة نقل جعلتهم عظماء عصرهم لم يتركوا آثاراً تدل على عظمتهم التجارية وعلى السفن التي استخدموها .

لذلك وجب علينا ترك الظنون جانباً وبدء بحسنا معتمدين على حقائق

(1) See a good passage in Clandians - « Rape of Prospopine » on this subject, and Virgile George P 136.

(2) Read «Vide Herod iii 15, Arist de Munds V. iii 13 Palyb 37, Strab V. I. O. Phillips Minergy Page 249.

وآثار تاريخية يرجع عهدها إلى نحو ستة آلاف من السنين قبل الميلاد يوم أن نزع البابليون إلى مصر يحملون معارفهم وخبرتهم بالبحرية وبناء السفن فقد عثر لحسن الحظ على جرة محفوظة الآن بدار الآثار البريطانية بلندن منقوش عليها رسم يصور لنا السفينة الأولى منذ ذلك العهد تقريباً ويرى المطلع على هذا النقش أن السفينة بسيطة ذات ساريه وشرع مربع وغرفة على المؤخرة وفي المقدمة مكان لبحرى واقف ويده مجس Sounding Stick ليراقب السفن التى فى طريقه .

ثم أثبتت الاستكشافات التى عثر عليها حفارو الآثار بين قبور وقصور قدماء المصريين صحة ما تقدم . إذ قد عثر على نقوش (صور) المراكب المصرية الأولى ونماذج صغيرة منها على ضفاف النيل .

وقد لاحظ الباحثون أن المصريين القدماء كانوا يعنون كثيراً بتحسين بناء السفن الأولى وتطوورها لا على شاطئ النيل فقط بل فى البحر الأحمر

The Land of Punt

وانك اذا قارنت السفينة الشراعية التى تمخر اليوم عباب المحيط بالسفن التى بناها المصريون القدماء لما وجدت هناك اختلافاً فى الشكل والبناء بوجه عام سواء كانت سفن اليوم الشراعية مبنية من أخشاب كندا أو فى مصانع الانجليز وفى هذا دليل ملموس على أن مصر كانت أمة بحرية عظيمة الشأن وفى الصحائف التالية نرى مبلغ هذه العظمة سواء كان ذلك فى فن الملاحة أو فى فن بناء السفن .

السيادة البحرية المصرية

تفضل العلامة هاج Prof. Alfred H. Haag مدير قسم الشؤون البحرية التجارية بمدرسة السلك السياسى « بجامعة مدينة جورج ، Georgetown University » بواشنطن عاصمة الولايات المتحدة الامريكية فذكر العالم بسيادة مصر البحرية فى سياق حديثه أمام المؤتمر الأهل لبناء السفن بمدينة نيويورك عام ١٩٢٩ . فقد ذكر العلامة هاج « أن الامريكيين قد وطدوا الحرم على أن يتبوا

عليهم مكانه في البحار ، وقص على الأمريكيين والعالم قصة السيادة البحرية المصرية قديماً فقال :

لقد عثر علماء العاديات المصرية حديثاً على نموذج لسفينة صغيرة يرجع تاريخها إلى نحو ١٢ ألف سنة وقد سماها علماء الآثار المصرية بسفينة البدارين (Badarian Boat) وهذه السفينة في شكلها الاجمالي تشبه سفينة اليوم .
ومما لا شك فيه أن السفن المصرية قد انتشرت انتشاراً مهماً أثناء حملات مصر على بلاد بنت (Land of Punt) في عصر الملكة (Queen Hatchopsitu) منذ نحو ثلاثة آلاف وخمسمائة سنة .

« وهذه المراكب كانت مجهزة بخمسة عشر مقذافاً في كل جانب وبفضلها اتسع نطاق تجارة مصر في عهد الأسرة الثامنة عشر ،

« ويرى زائر معبد الملكة حتشبسوت نقوشاً تدل على عودة هذه السفن من حملاتها موزعة باللغة الهيروغليفية بطريقة تكاد تكون مشابهة لمستندات الشحن التي تستعملها اليوم شركات الملاحة في العالم بين بها كمية وأنواع الأخشاب والزيب وأشجار الروائح العطرية والجلود والأبنوس والعاج والذهب والفضة التي نقلها هذه السفن إلى مصر في ذلك العهد ،

هذا موجز لحديث العلامة « هاج » عن سيادة مصر البحرية قديماً وأما المؤرخ (Wilkinson) فقد حدثنا في توسع عن شؤون مصر البحرية قديماً وتجارتها في البحار ومبلغ نفوذها حينذاك فقال أن مصر كانت غنية بعلباتها وعدد سكانها وكان ذلك قبل (Classical nations) بقرون كثيرة وقبل أن يعرف الناس أن الفينيقيين تجار ومحاربون .

وقد رصد المصريون القدماء الكواكب وتتبعوا تنقلات الاجرام السماوية ووضعوا أساس علم الفلك لكي يحددوا مواعيد المواسم والاعياد الدينية . ثم وضعوا أيضاً أساس علم الهندسة واستخدموه في بناء الاهرام والخزانات والاحواض لضبط فيضان النيل

ثم كان لا بد لهم من استخدام علم الهندسة في نقل الأحجار الهائلة من محاجرها لبناء المعابد والاهرام ولا سيما وأن بعض هذه الأحجار قد نقل

الى مسافة تقدر بنحو ٥٠٠ ميل وهذا يدعو الى استخدام نوع من السفن
مجهزة بالآلات الى حد ما ، وكل اكتشاف تاريخي تلاه اكتشاف آخر جاء
مؤيداً أن المصريين القدماء كانوا قد حذقوا استخدام المعادن في الأعمال
الخشنة والرشيقة على حد سواء .

أما النقوش التي في المقابر المصرية فهي دليل على مبلغ تفوق المصريين
في الفنون الجميلة كما تدل التماثيل الضخمة على حذقهم وقوة إرادتهم وجلدهم
في أعمال نحت الصخور الصماء وأن دقتهم في تطبيق ما وضعوه في فني الفلك
والرياضة على الملاحة البحرية برهان قاطع على شدة ذكائهم وقوة عقولهم .
وأن العائمت ، المرمات ، الأولى التي نقلت الأحجار من المحاجر لبناء
الأهرامات والمعابد أوجدت فكرة بناء سفن من حجم مناسب فاستعانوا
بحذقهم في استخدام المعادن والفنون الجميلة وقوة رغبتهم وصبرهم في بناء
سفن جمعت كل هذه الميزات فزادت حاجة البلاد الى واردات كالية وغير
كالية واتسع نطاق الصادرات وحملت السفن المصرية صادرات مصر
و وارداتها فنمت ثروة البلاد وعمها اليسر والرخاء .

بناء السفن في عهد المصريين القدماء

وقد أمدنا هيرودوتس (Herodatus) بوصف ظريف عن كيفية بناء
السفن في عهد المصريين القدماء قال :

لقد قطع الفراعنة أشجار السنط التي لا يزال بعضها موجوداً بمصر الى
ألواح يبلغ طولها نحواً من ١٨ بوصة ووضعوها في نظام قوالب الطوب
وربطوها في عدة عواميد على شكل عريش (Poles) ووضعوا فوقها ألواح
جعلتها على شكل عائمة . ولم يضيّقوا الدعائم المنظمة في بادئ أمرهم أثناء
بناء السفينة ولكنهم مع ذلك سدوا الشقوق التي بين الألواح بأوراق البرد
وركبوا لمراكبهم دقة واحدة وأوصلوها من جانبها الأدنى بقاع السفينة
وأما السارية فكانت من أشجار السنط والشرع من أوراق البردي وعلى ذلك
كانت سفنهم هذه قد بنتها أيدي مصرية من حاصلات مصرية وقادها ملاحون

مصريون ويمكن رؤية طريقة بنائهم للسفن في النقوش التي في قبر « بنى حسن » وطيبه (Thebes) وكثيراً ما عثر الباحثون على عينات من هذه الصناعات .

وترى في الصورة الآتية المنقولة عن شمبليون Description de l'Egypt والمأخوذة عن تمثال مصرى ما يؤيد وصف هيرودتس لبناء السفن الصغيرة عند الفراعنة وهو ما يشبه « صال - معونة » قوارب نقل البضائع ذات المقدمة الطويلة والمؤخرة العالية التي تبنى اليوم (١) « انظر شكل ه » .

هذا وقد نسخ ولكنسون (Wilkinson) كثيراً من نقوش هذه المراكب الصغيرة الجميلة من الآثار المصرية في كتابه المسمى (Manners and customs of Ancient Peoples) وأما المراكب ذات الحجم الأكبر فقد اتبع في بنائها ربط أجزائها بمسامير معدنية .

وترى في الشكل الجليل الآتى المأخوذ عن نقوش قبر الكوم الأحمر بالقرب من « مينا » سفينة تكاد تشبه سفن النيل المستعملة اليوم غير أنها كانت تسير باثنين وعشرين مقذاف في كل جنب وهذا يدل على أنها كانت ذات حجم كبير استخدم في نقل البضائع (٢) . شكل (٦)

وهكذا أكد لنا أجدادنا بما تركوه من آثار أن السفينة قد شغلت فراغاً كبيراً من أقدتهم فاتخذوها وسيلة للنقل وعلوها العالم التخصص في أنواع النقل فجعلوا بعض السفن خاصاً بنقل البضائع فقط وبعضها بنقل المواشى وبعضها للنزهة والافراح وغيرها لنقل الموتى . وفي الشكل الجليل الآتى ترى رسم سفينة العلم من الأسطول الذى استخدم في نقل الحجاج في عهد الملك الشاب توت عنخ آمون وكانت هذه السفينة المصرية تنقل الحجاج الزاهبين إلى معبد أيدوس والعائدين منه . شكل (٧)

وقد انتشر هذا التخصص وتحمسوا لدرجة عظيمة في بناء السفن في عهد

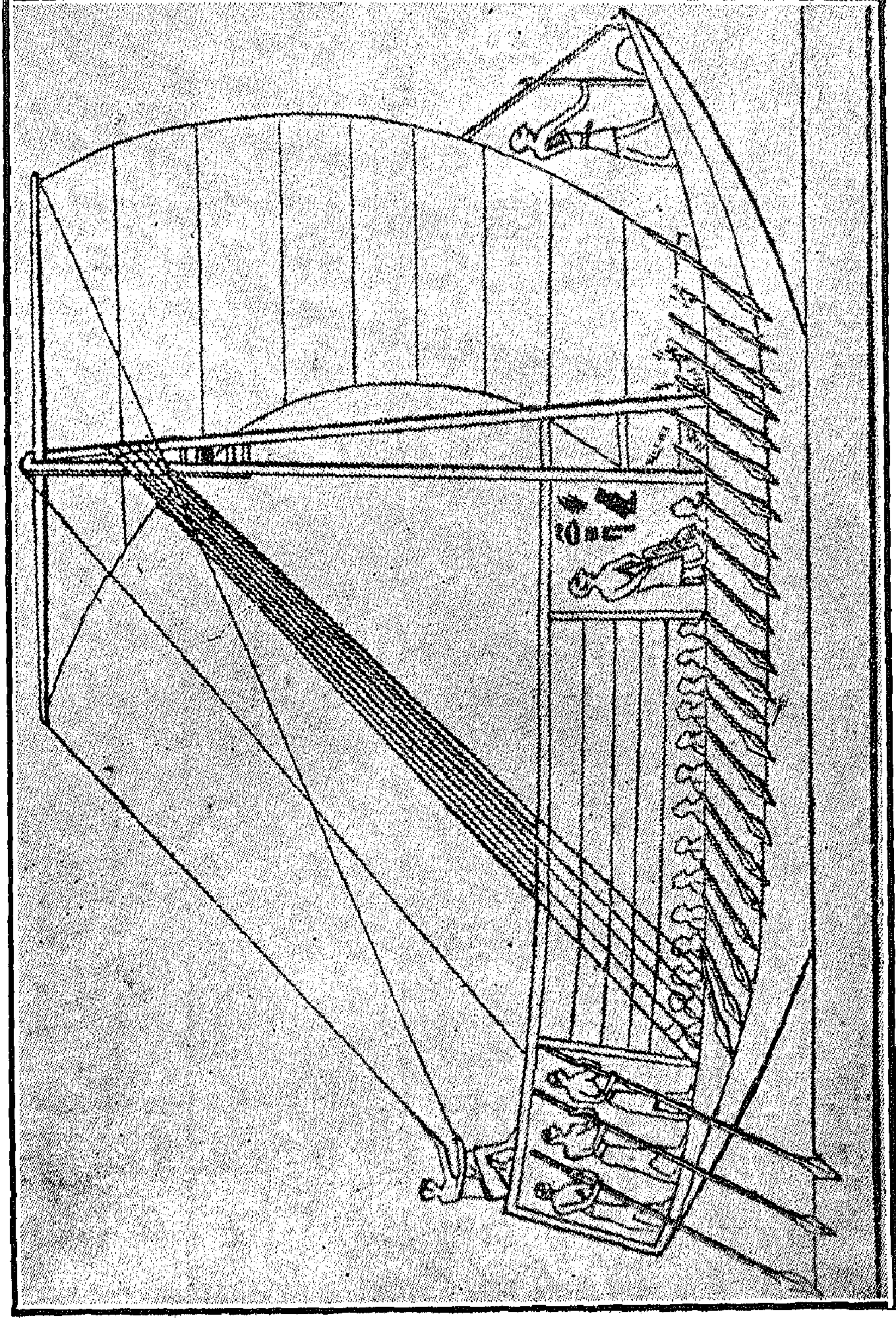
(1) See Rawlinson's Construction, Herodotus Vol. II. P. 132

(2) « « « « 156



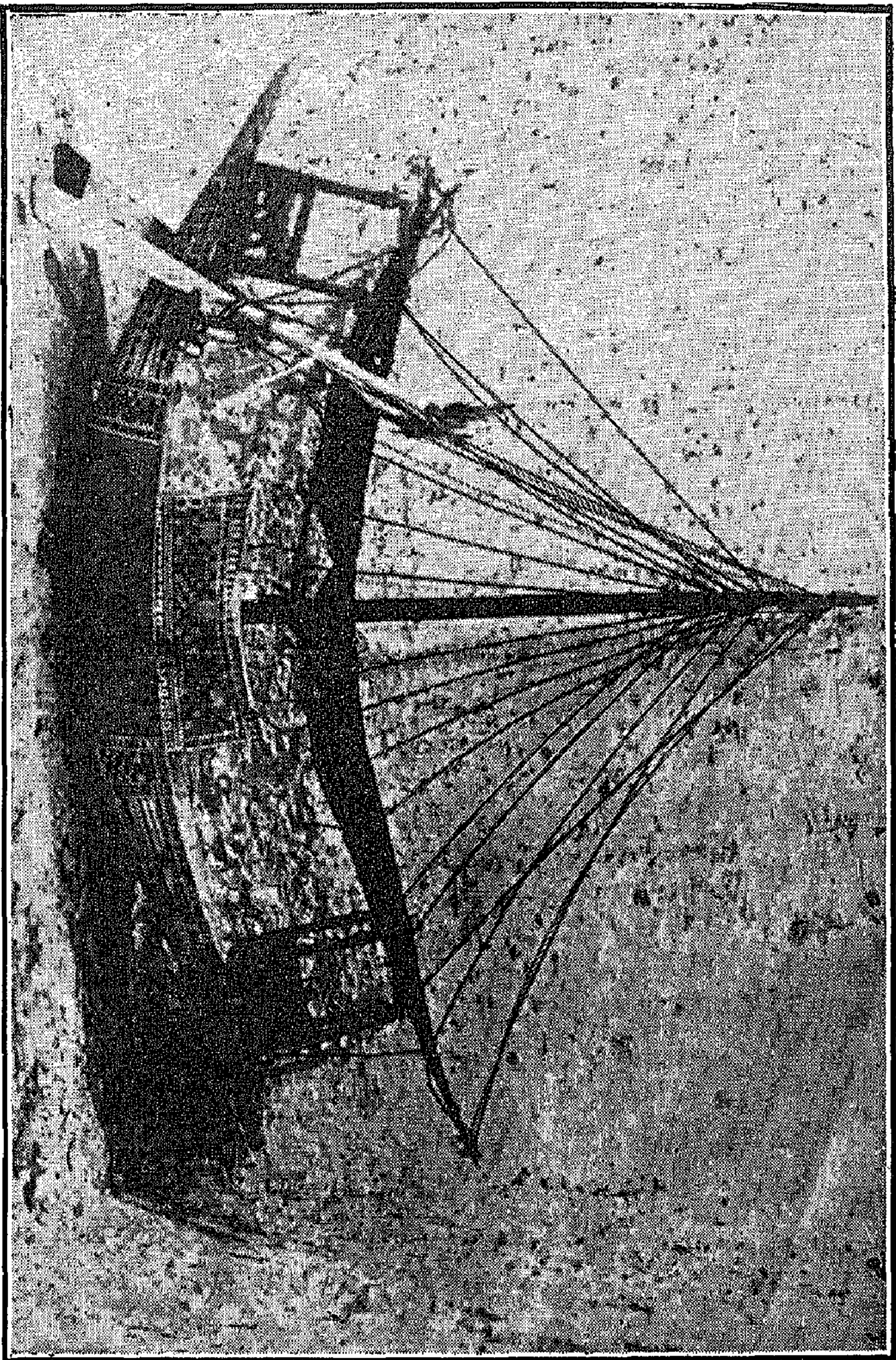
(شكل ٥)

أول سفينة عرفها العالم من البحوث التاريخية . وقد بناها المصريون
(نقلا عن شيلون — Description de l'Egypt)



(شكل ٦)

السفينة في مرحلتها الثانية وقد أعدّها قدماء المصريين لنقل البضائع
وهذا الرسم مأخوذ عن نقوش « قبر الكوم الأحمر » بالقرب من « مينا »



(شكل ٧)

موذج للسفينة التي استخدمت في نقل الحجاج الذاهبين الى معبد أيدوس والحائدون منه
وقد عثر عليه في قبر الملك الشاب توت عنخ آمون

a Model « Flagship for the Holy pilgrimage to and from Abydos found in
Tutankhamen's Tomb

البطالسة Ptolemies عام ٢٨٣ ق.م يوم جعلوا الاسكندرية مستودعا
لتجارة الهند والغرب

وما يسجله التاريخ لبطليموس Ptolemy Son of Lagos أنه استعان
بنفوذه الملكي وسلطة العرش في تشجيع الشئون البحرية المصرية بكل
الوسائل وجعل ميناء الاسكندرية منطقة حرة للتجارة الدولية وقد شيدت كما تعلم
منارة الاسكندرية أثناء حكمه السعيد بقصد إرشاد الملاحين للميناء (١)
وقد عني بأمرها Caesar إذ أمر بإشعال النار ليلا في الطبقات العليا المطلّة
بنوافذها على البحر لترشد السفينة إلى الميناء ليلا ، وحدد الغرض المقصود
من بنائها بأن كتب عليها « انها من الملك بطليموس إلى الله المنقذ في سبيل
فائدة البحارة » (٢)

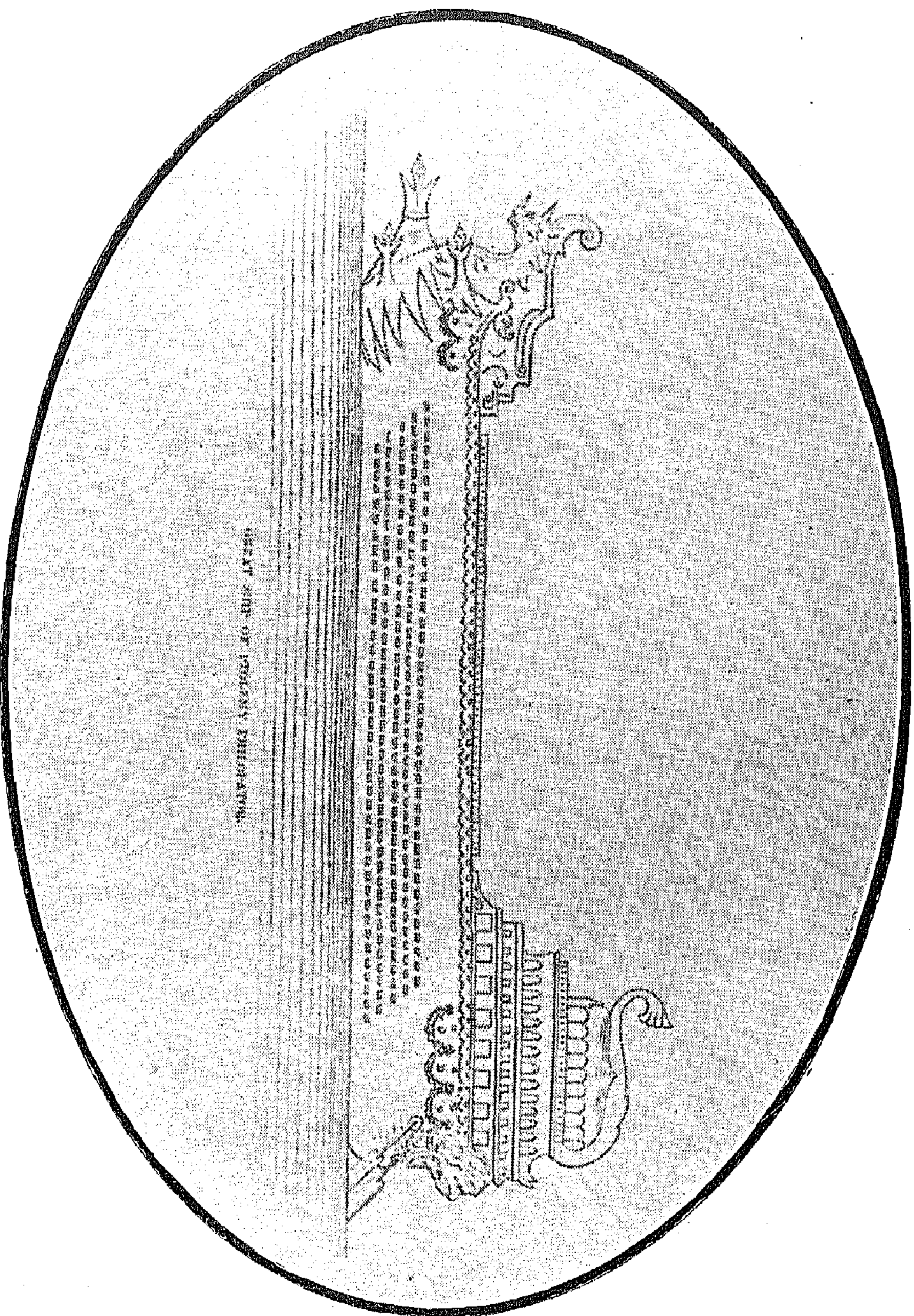
اسطول مصر في عهد الفراعنة

ولقد بلغ الأسطول المصري في عهد البطالسة مركزاً يتناسب مع مركز
الأسطول البريطاني في العصر الحاضر ويمتاز اسطول مصر يومئذ بأنه لم يكن
له مزاحم واحد في البحار بينما تزاخم انجلترا اليوم في هذه السيادة غير واحدة
من الدول وقد كانت وحداته في البحر الأبيض المتوسط عظيمة الشأن
بحيث حكمت هذا البحر وحمت تجارة مصر البحرية وأصحاب البواخر يومئذ
وقد جاء في مقدمة الاحصاء الذي قام به Appin لمعرفة القوة البحرية
العسكرية وقوة الجندية في عهد بطليموس Ptolemy Son of Lagos أنه كان
لمصر يومئذ خمسمائة سفينة كبيرة والفا سفينة صغيرة ، وثمانمائة نقالة للنزهة
والأفراح ويقول Lucien أنه رأى في مصر « سفينة الدولة » مركبا حربية
طولها ١٢٠ ذراعاً وعرضها ٣٠ ذراعاً وارتفاعها من القاعدة ٢٩ ذراعاً (٣)
ثم كانت تقاليد البطالسة تقضى بأن يعمل كل من يتولى منهم حكم البلاد
على إدخال تحسين جديد في البحرية المصرية وأن يقوى مركز الدولة البحرية

(1) See Pling xxx vi 2

(2) See Caesar Bell Civil iii 93

(3) See Lucien Navig. 5



(شكل ٨)
السفينة العظيمة التي بنيت في عهد بطليموس
(Great Ship of Ptolemy Philopator)

مما ادخل الحماس الشديد في نفس بطليموس Ptolemy Philopator . وجعل من سياسته للدولة العناية التامة ببناء السفن فبنى في حكمه مراكب أكبر حجماً واصلاح حالاً من الناحية الملاحية من جميع السفن التي بنيت في عهد من تقدمه من الفراعنة وفي أى بلاد أخرى في العالم القديم . وكانت هذه السفن التي بنيت في عهده أكبر من السفن التي بنتها أمريكا ، الدولة ، التي بنت السفينة Great Eastern من أخشاب أمريكا في القرن الثامن عشر وكانت ولا تزال مفخرتهم وظنوا أنها أول سفينة بنيت بهذا الحجم

وقد سجل المؤرخ الاسكندري Callixinus في كتابه (1) Athenaeus وصفا عجيباً لمركب من السفن الغير عادية التي بنيت في عهد هذا البطليموس المصلح فقال أن طولها ٢٨٠ ذراعاً وعرضها ٣٠ ذراعاً وارتفاعها من القاعدة ٥٣ ذراعاً وكان لها اربع دفات كل منها طولها ٣٠ ذراعاً والمقاديف بلغ طولها ٣٨ ذراعاً ذات أياد من الرصاص ثم كان لها مقدمتين (رأسين) ومؤخرتين ونحواً من سبعة مناقير كل منها أكبر من الآخر وقد حملت أربعة آلاف رجل ونحواً من ٣٠٠٠ بحرى عدا عدد كبير تحت سطحها والمخازن والمهمات وكان تعويمها بواسطة اختراع قام به أحد الفينيقيين

وقد رسمت عدة أشكال خيالية بقصد تكوين صورة تتفق مع وصف هذه السفينة البطليموسية العظيمة ولكن جميع الرسوم لم تتفق مع الوصف بحيث يمكن تمثيل مركب صالحة للملاحة ويمكن تعويمها . على أنك ترى في الشكل الآتى رسماً تقريبياً قريباً من الوصف بقدر الإمكان . شكل (٨)

وقد كتب عن هذه السفينة البطليموسية الشهيرة (العجيبة) المؤرخ Leoroy في كتابه (Mmoires de l'Acad. d'inscription txxxvii) ثم تناول كثيرون تحليل بناء هذه السفينة العجيبة (مركب طولها ٢٠٠ قدماً باعتبار أن الزراع يساوى ١٨ بوصة . وعرضها ٥٧ قدماً وعمقها ٧٢ قدماً . يمكن أن تناسب في الطول والعرض مع البواخر الكبيرة التي تعبر المحيطات اليوم

(1) See Athen. P. 37

ولكن عمقها كبير بحيث لا يتناسب مع طولها وعرضها وتعويمها يعد اليوم أعجب الأعاجيب لا من ناحية هندسة بناء السفن فحسب بل من ناحية المياه التي كانت توجد في شواطئ مصر وانهارها وتسمح لسفينة عمقها ٧٢ قدما بأن تعوم

على أن التحليل قد أشار مبدئيا إلى امكان وجود خطأ في الأرقام لأن السفينة كانت قد بنيت فعلا ويصح أن تكون سفينتين وصلتا بغضهما بدليل أن المؤرخين يقولون أنه كان لها رأسان ومقدمتان ومؤخرتان ويصح أن يكون عمقها قد اعتبر مقاسه من قاعها إلى أعلا البناء فوق سطحها

على أنني لا أخفى عليك أنني عندما قرأت وصف هذه المركب من ناحية البناء والحولة وتسييرها وعدد بحارتها . . . الخ لم اعتبر ذلك نوعا طريفا من سعة خيال المؤرخين بل سلمت بإمكان بنائها وإدارتها وتعويمها . . . الخ ذلك لأنني اعتقد أن الرجال الذين بنوا الأهرام لا يعجزون عن بناء ما يرغبون مهما كان عجيبا :

ومن أجمل ما أقصه عليك أن هذه السفينة البطليموسية الغريبة لم تكن الوحيدة في نوعها من ناحية عظمة حجمها ، بل قد بنى البطالسة سفنا أخرى تقرب مناسيها (أطوالها) من هذه السفينة . فقد ذكر Callixinus السفينة The Thalameges أو السفينة التي أعدت لحمل غرفة النوم Which was a half Stadium (طولها ٣٠٠ قدما طوليا وعرضها ٣٠ ذراعا عرضيا) وارتفاعها ٤٠ ذراعا وإنما بنيت هذه السفينة للظهور بأنواع العز والرفاهية وكان المقصود من بنائها أن تكون أفخر سفينة بنيت في ذلك العهد على نحو ما فعلت إيطاليا اليوم ببناء الباخرة Rex وألمانيا بالباخرة Bremen وفرنسا بالباخرة « فرنسا » وإنجلترا « امبراطورية بريطانيا » وأمريكا « مانهاتان » وواشنطن ،

وقد تفنن اجدادنا في بنائها فكانت لها (بواك) ومصاعد من الرخام وفيها حدائق ومن مظاهر الرفاهية مما يجعلها في مستوى واحد مع أفخر باخرة تعبر المحيط اليوم .

وبما لا يجب أن ننساه ان المصريين القدماء كانوا قد عشقوا البحر وتحمسوا
للشؤون البحرية مدفوعين بحب الخير لبلادهم وتوفير أسباب اليسر للدولة فإن
التجارة البحرية كانت عنايتهم وكانت مرامهم لذلك كانت السفينة وبنائها مما
لا بد لهم منه لكي يسيطروا على وسائل نقل صادراتهم ووارداتهم وتوسيع
نطاق تجارتهم الخارجية بوجه عام وسرى في السطور القلائل الآتية أن
مركز مصر الجغرافي كان يغريهم دائماً للانتفاع من هذا الموقع بالنسبة
للكرة الأرضية

المصريون القدماء وموقع مصر الجغرافي

حدثتك في سطورى السالفة عن البطالسة وولعهم بالسفن وحميتهم للشؤون
البحرية والآن أذكر لك أن غير واحد من هؤلاء البطالسة الاجداد قد فكر
في فتح قنال يوصل النيل بالبحر الأحمر فثلا بطليموس فيلادلف Philadelphus
الذى سمي الامريكيون باسمه ثاني موانئهم العظيمة « فيلادلفيا » حاول من جديد أن
يشق قناة عرضها ١٠٠ قدما بين « ارسينو Arsinoe » القرية من
السويس وبين الـ Peliesiac الفرع الشرقى للنيل وهى نفس الفكرة التى يعرف
الباحثون أن رمسيس الثانى قد كان ابتداءً فى تحقيقها

ومع أن هذه المحاولة قد اخفقت كما اخفقت من قبلها محاولة Necho منذ
قرنين قبل هذا التاريخ إلا أنه قد بنى على الشاطئ الجنوبى الشرقى للبحر الأحمر
ميناء The Port of Bérenice حتى يتمكن المصريون من نقل البضائع
من الاسكندرية إليها على ظهور الجمال لتصديرها إما من ميناء Myos Hormus
أو من الميناء الجديدة ثم اعد محطات فى الطريق لتسهيل هذه العلاقة التجارية بين
البحرين الأحمر والأبيض المتوسط (١)

ولما نهان المصريون فى حقهم من الحياة وبدأت عوامل التفرقة
والاضمحلال تبدو فيهم ضاعت من أيديهم السيادة البحرية ولم يسردوها بعد
بل تولاهما بعدهم الفينيقيون . وبما يجدر ذكره أن أمما كثيرة سادت البحار

(1) Sec Herod. IV 42.

وتركت مكانها لغيرها الا أن الروح والثروة البحرية التجارية كان لها أثرها في البلاد مما دعا الى محاولات لتحسين حالة الدولة من الناحية البحرية . أما في مصر فلم يحدث شيء من ذلك يدعو إلى الارتياح

نعم لقد حاول ساكن الجنان المغفور له محمد علي باشا محي مصر أن يسرد لمصر مكانة تتناسب مع مكانة قدماء المصريين في البحار ولو أن هذه المحاولة قد نجحت وكانت موفقة في بدايتها إلا أنها قد أخفقت في النهاية

ذلك لأنها كلها كانت موجهة الى الناحية العسكرية تقريبا وقليل منها كان وجه الى التجارة البحرية . وقد حدثنا سمو الأمير عمر باشا طوسون في رسالته عن الجيش المصرى البرى والبحرى فى عهد محمد علي باشا فقال : أدرك محمد علي باشا بمجرد ما تسلم زمام حكومة مصر أنه لا بد من ادخال النظام الحديث فى القوة العسكرية البرية والبحرية لكل حكومة تريد أن تكون مقاليد البلاد فى قبضة يدها حتى يتمكن من ادارة شؤونها على محور النظام وتعمل على حفظ حوزتها من الغارات الخارجية . . وقد حاولت مصر غير مرة أن تقتنى لها أسطولا تجاريا وكانت آخر هذه المحاولات مصلحة البوسنة الخديوية التى يعرف الناس حكايتها وسأحدثك فى جزء خاص عن بوادر النهضة البحرية الحالية المشمولة برعاية حضرة صاحب الجلالة الملك فؤاد الأول .

انتقال السيادة البحرية من يد مصر الى الفينيقيين

وقد حكم الفينيقيون العالم القديم بفضل قوتهم البحرية واستعانوا بالملاحين المصريين فشقت سفنهم عباب البحار وكانت مدينة Tyre اكبر ميناء فى بلادهم وخضعت لأمرها أسواق العالم فى ذلك الحين وعاشت الدولة فى نعمة هاتيك الميناء . ويؤكد المؤرخون أن Tyre هذه كانت أعظم مورد لرفاهية الفينيقيين وغناهم والىها يرجع الفضل فى ثرونتهم وهيبتهم .

وما يروى عن عظمة هذه الميناء أن الأمم كانت ترتعد فرائصها كلما عبثت فى وجهها Tyre ولذا قبل انشاء ميناء قرطاجنه Carthage بابتسامة البشر والاطمئنان وماتت Tyre وتدهورت فى مأساه متشابهة مع موت روما محترقة بالنيران

اليونان وإيطاليا

هنالك اقتسم هذا الميراث العظيم أهل قرطاجه واليونان وكان هم الجميع الاحتفاظ بهذه العظمة البحرية لا أكثر ولا أقل غير إن أهل قرطاجنه كانوا قد ورثوا قليلا من روح Tyre امتازوا بها عن أهل كورثيا واثينا Corinth & Athens وظلت قرطاجنه أهم ميناء في البحر المتوسط حتى عام ١٤٦ ق م

إيطاليا قديما

وبزوال عظمة قرطاجه وخضوع اليونان استولت إيطاليا على الرياسة البحرية ولكن هذه الرياسة لم تكن تجارية فحسب بل كانت سيادة مصبوغة بدماء الأبطال وظلت سيادة البحر في أيدي الرومان تحميها قوة السيف حتى انزعها السيف من قبضتهم وهكذا ظلت إيطاليا سيدة وحاكمة البحار منذ أوائل القرن الخامس حتى أواخر القرن الثاني عشر (٧٠٠ سنة)

صولجان الملك البحري تتبادله الأيدي

ولشد ما كان فجائيا أن يظهر لروما منازع يطالبها بحقه في الملك والصولجان ١١ على أن الغريب في أمر ذلك المنازع الجريء انه كان وارثا غير منتظر ولكنه كان وارثا صلبا في حقه جادا في رغبانة .
فقد اتحدت دول بحر الشمال وبحر البaltic على أن تسعى في الحصول على نصيبها من السيادة البحرية مستندة على العقل والمنطق إذ أدركت هذه الدول انها أولى بالسيادة البحرية في بحار شمال اوروبا من دولة واقعة في الجنوب أو بمعنى آخر أن هذه الدول اعلنت رغبته في استخدام البحار المحيطة بها غير معترفة بسيادة كائن من كان عليها وقد تسنى لها تحقيق غايتها هذه لانها كانت ذات صبغة تجارية بحتة أيدها التاجر المصدر والتاجر المستورد والمستهلكون في هذه الدولة

وجهد تسعى الناس في تحقيقه باعتباره أمر حيوى لا بد لهم من تحقيقه

وعلى ذلك فقد ابتداء زوال السيادة البحرية من أبدي الرومانيين عقب تكوين عصبة الاتحاد الهنسي Hansaetic League بالرغم من جهاد المستميت الذي بذله أبناء روما حينئذ .

وبما ضمن لهذه العصبة النجاح أن دول الاتحاد الهنسي كانت قد اكتفت بالاستيلاء على تجارة أوروبا الشمالية بأكملها أما جنوب أوروبا فقد تركته للإيطاليين

دولة البرتغال والسيادة البحرية

وطبعي أن يوقظ هذا النزاع أوروبا الجنوبية وهذا ما حدث فعلا فانه لم يمض غير فترة قصيرة من الزمن حتى اغتصب البرتغاليون جزءاً كبيراً من النصف الباقي للسيادة الإيطالية البحرية وقد كلفهم هذا الجهد نحواً من ١٠٠ سنة فتوجوا خلالها هذا النصر بامتلاكهم جزائر الأزور وكناري وماديرا وزنبار ولا تزال هذه الممتلكات اثراً لعظمة البرتغال البحرية في الأزمان السالفة ويؤكد المؤرخون أن الأمير هنري ، الملاح البرتغالي كان أهم عامل في جعل البرتغال أمة بحرية عظيمة فقد صادف البحر هوى في نفس هذا الأمير سما الى غرض شريف - خدمة البرتغال في البحار . وأنت تعرف ان الملوك والأمراء اذا اخلصوا العمل لبلادهم ساروا بها الى قمة المجد فان أسباب النجاح متوفرة لديهم أكثر من غيرهم من أفراد الشعب - الثروة والنفوذ وحب المواطنين مدفوعين بتقدير فضل المصلحين والاخلاص ، والخبرة - ثم الرغبة في ان ينتسبوا الى امة تحترمها دول الأرض كل هذه الميزات لا تتوفر لغيرهم فابتداء الأمير هنري بمجوده الموفق بتأسيس مدرسة بحرية في قرية (ساجر) بالقرب من رأس سان فانسنت واستعان بجاكوم المريوني ، الملاح النابغة في التخطيط البحري وضبط أدوات الملاحة وأما العرب وقليل من الاسرائيليين تلامذة المصريين القدماء فقد كانوا ساعده الأيمن في تعليم الشعب البرتغالي في الملاحة وهندسته بناء السفن في ذلك العهد

وبعد أن اتمت الفسركة الأولى دراستها وتحصيلها ارسلها بعثة عام ١٤١٨

حول ساحل افريقيا ويعزى اليه اكتشاف الطريق الموصل الى الهند عن طريق الرأس

وبانتشار العناية بالشئون البحرية في البرتغال راجت التجارة البرتغالية في العالم اجمع وأصبحت تجارة اوروبا مع الشرق بضاعة برتغالية وقضى على التجار العرب والجزائريين والأتراك لأن البحر والاشتغال بأمره كان بالنسبة الى هؤلاء التجار سرّاً دفيناً

والمعروف أن السيادة البحرية لم تفارق البرتغال الا بعوامل ثلاثة فقد حدثت في بلادهم أزمات سياسية داخلية شديده صرقتهم عن البحر والبحارة ثم اكتفاؤهم بأن يجعلوا بلادهم مستودعاً عاماً للتجارة الشرقية والأفريقية بحيث كانوا ينقلون البضائع الى لشبونة فقط وتتولى سفن شمال اوروبا نقلها الى الدول الشمالية وكان في مقدورهم حينذاك أن ينظموا النقل المباشر بدلاً من نقل Transit وانصرفوا عن دور عظمتهم وسؤددهم واهملوا الزراعة والصناعة وتأخرت تجارتهم واضطربت سياستهم في المستعمرات وكان لابد للسيادة البحرية من وارث جديد والجار أولى بالشفعة فهذا الوارث إذن هو اسبانيا

اسبانيا والسيادة البحرية

وهذه كانت كغيرها من شعوب الأرض لا حول لها ولا قوة في البحر في أول الأمر فاستخدمت الاجانب في ترقية شؤونها البحرية وتوسيع نطاق نفوذها البحري وكان هؤلاء الأجانب من جنسية المفروض فيها على الأقل الا تحقد على الدولة والشعب . فلم تستخدم لا ملاحاً ولا مهندساً بحرياً من رجال جارتها البرتغال بل استقدمت ملاحين ومهندسين من ايطاليا وامنهم على مستقبلهم ومستقبل ابنائهم اذا رغبوا في الجنسية الاسبانية وعلى العموم اشرت اخلاص هؤلاء المعلمين باخلاصها لهم على نحو ما فعلت اليابان في أول نهضتها البحرية يوم أن استقدمت مهندسين وملاحين انجليز في الدرجات الرئيسية للشؤون البحرية اليابانية فكان طبعياً أن يثمر الاخلاص اخلاصاً على الأقل الى حد معقول . وانصرف الشباب الاسباني الى تعلم الملاحة والهندسة البحرية وهندسة بناء السفن في جد ورغبة ولما اشتد ساعد الدولة نازعت

البرتغال سلطانها في البحار وبمجرد ما بدت عوامل التراخي والاهمال تبدو في
الحكام البرتغاليين هنالك كانت اسبانيا على أتم استعداد للاستيلاء على الميراث

المرأة والبحرية

ومن الصدف السعيدة أن التاريخ يسجل للملكة إيزابلا الاسبانية
Queen Ezabel فخر عنايتها بالبحر والتجارة وتحمسها للشؤون البحرية اجمالاً .
فاذا كانت اسبانيا مدينة لها بهذا الفضل فإن العالم اجمع مدين لها بفضل
عظيم آخر . ذلك هو مساعدتها التاريخية المعروفة لخرستوف كولمبس
في اكتشاف امريكا بعد أن أعرض عنه ملك البرتغال « جون الثاني » .

وهذه الصحيفة المجيدة تذكرنا بفضل عناية المرأة المصرية القديمة بالبحر
والبحاره ايضاً وانت لاتزال تذكر ما ذكر في الصحائف السابقة عن الملكة
المصرية حتشبسوت من الأسرة الثامنة عشر حوالي ٣٥٠٠ ق . م حيث بلغت
الشؤون البحرية المصرية في عهدها أعلا القمة .

فهذان المثلان العظيمان في تاريخ السيادة البحرية القديمة يسجلان للمرأة
والبحرية صفحة مجد وتقدير .

وكان في استطاعة اسبانيا أن تظل سيدة البحار أكثر من قرنين كاملين
ملكنت فيهما أكبر جزء اكتشف من امريكا وحكمت شعوباً كثيرة
في أوروبا ولكنها مهدت لنفسها طريق التدهور البحري بما ارتكبه ملكها
« فليب الثاني » من أغلاط متعددة ليس هنا موضع بحثها وأنت تعرف
أن الملوك إذا أساءوا الحكم أتوا من أشنع الاعمال ما يمر بالخاطر ومالا يمر به .
واكتفى هنا بالإشارة إلى قضية تعيينه القائد البحري الأعلى للأسطول الاسباني
المائل الذي أعده لغزو انجلترا والقضاء المبرم على أي مقاومة يبدىها الانجليز
وقد سبق سرد هذه القصة في مقدمة الجزء الأول .

ويعد المؤرخ Froude مأساة هذا التعيين السبب الأصلي في ضياع السيادة
البحرية من أيدي الأسبان .

هولاندا والسيادة البحرية قديما

سم تبوات هولندا عرش السيادة على البحار مدفوعة بعوامل التشجيع والمعونة من عصبة اتحاد الدول الشمالية . فان « فليب الثاني » الذي مر ذكره كملك لاسبانيا لما منع التجارة بين هولانده وشبه جزيرة ايبيريا (اسبانيا والبرتغال) كان لابد لهولاندا أن تتاجر مع الهند مباشرة وهذه الحاجة كانت أكبر عامل على نجاح الهولنديين في البحار .

وتصادف أن فرنسا كانت عاملة على اضطهاد الكثيرين من رعاياها كما فعلت ذلك اسبانيا من قبل مدفوعة بعوامل دينية وكما تفعل اليوم المانيا . ففتحت هولندا أبوابها لهؤلاء المضطهدين فالتجأ التجار الافرنسيون والاسبانيون إلى هولندا وبذلك أصبحت هذه الدولة أكبر سوق مالي في العالم حينذاك ولكنها لم تظل طويلا متمتعة بهذه السيادة حتى ترتب شؤونها البحرية كما يجب فقد باعتهما انجلترا تطالب بالعرش والصولجان .

انجلترا والسيادة البحرية

وفي هذا الحين كانت المملكة المتحدة انجلترا - قائمة بنشر الدعاية البحرية في بلادها بكل الوسائل ونهت أهلها وحرصتهم على ضرورة الاشتغال بالتجارة البحرية فكان كل ركن من أركان بلاد الانجليز يقوم بنصيه من هذه الدعاية ليل نهار ثم كانت بلجيكا تعمل في هدوء لاستقلالها ورفع نير هولاندا عن كاهلها . والظاهر أن توفيق هولندا المبدئي في البحار قد أثار حقد دول عصبة الاتحاد الهنسي فأخذت انجلترا تعمل على تبوء عرش السيادة البحرية خطوة خطوة حتى أنست الظرف المناسب الذي قضت فيه على مزاحمتها (هولندا) وستت قانون ١٦٥١ الذي يقضى قضاء مبرما على التجارة الهولندية وعلم العالم يومها أن الجزر الصغيرة قد بثت في نفوس أبنائها عظمة البحر ومجد العمل فيه وكونت بذلك قوات الامبراطورية البريطانية العظيمة سيدة البحار

وسنرى في الجزء الرابع من هذه الرسالة محاولات دول الأرض جميعا في اقتسام الثروة البحرية الدولية ولن نسمع مني بمزيد الأسف شيئا كثيرا عن مصر في هذا الصدد لأننا لانزال في بدء المحاولة

الجزء الثانى

كيف اتسع نطاق عالم الشئون

البحرية التجارية



التأمين البحرى

وتأثيره فى توسيع نطاق الشئون

البحرية التجارية

الجزء الثانى

كيف اتسع نطاق الشئون البحرية التجارية

التأمين البحرى

وتأثيره فى ترقية ونشر الصناعات البحرية التجارية



مقدمة

أما أن السفينة قد نشرت التجارة البحرية وربطت أمم الأرض ببعضها فامر لا جدال فيه . ولكن السفينة مدينة للتأمين البحرى بترقية فن بناء السفن ورفع مستوى الرجال الذين يتولون قيادتها وسيمر بك فى الجزء الرابع من هذه الرسالة سياسة الدول البحرية جميعها إزاء التأمين البحرى واعتباره عاملا حيويا فى الشئون البحرية التجارية ولذلك عنى أن أحدثك فى هذا الجزء عن التأمين البحرى وأصله وتطوره وعلاقته بالصناعات البحرية على سبيل العلم . أما الحديث من صناعة التأمين كفن وعن اجراءاته فليس هنا مكانه

أصل التأمين البحرى

مهمة التأمين البحرى حماية المصدر والمستورد من الخسائر المالية فيما اذا أصيبت بضائعه بعطب أو فقدت أثناء سفرها من موردها الأصيل إلى مكان الاستلام . وقد بدأ كان هذا التأمين قاصراً على النقل فى البحر فقط . ولكن اتساع نطاق المعاملات الدولية دعا شركات التأمين إلى استخدامه فى غير البحر أيضا (١) وقبل وجود التأمين البحرى كان المشتغلون بالتجارة الخارجية يتحملون الخسائر الناجمة عن تلف أو ضياع بضائعهم وكان أصحاب السفن يتحملون

(١) راجع كتاب الصادرات والواردات للأستاذ روزنتال بجامعة كولومبيا - نيويورك

الخسائر الناتجة عما يصيب مراكبهم من عطب أو ضياعها . وعلى ذلك تحمل التجار وأصحاب البواخر الخسائر التي اصابوا بها أثناء تجارتهم البحرية فيما مضى . وقد اشتغلت طائفة من رجال الأعمال في القرن الخامس عشر بالتأمين البحري على صورة محدودة بأن أمنوا على الشحنات البحرية في نظير رسوم للتأمين وكان هذا النوع من التأمين محصوراً وغير منظم على أنه كان خيراً من التأمين القديم الذي قام به جماعة من الفينيقيين في شكل مقامرة ويقال ان الايطاليين إنما هم أول من أدخل التحسين على عقد الشحن حتى تطور بعد ذلك الى ما هو عليه من نظام لا يختلف كثيراً عن وثيقة الشحن التي وضعها قدماء المصريين وكان المتبع في القرن الخامس عشر أن يعمل رجال التأمين كأفراد مستقلين عن بعضهم وأن يؤمنوا على شحنات مختلفة في سفن مختلفة

وستقرأ في الصحف التالية أن رجال التأمين البحري كانوا يجتمعون في مقهى لويذر Lloyd's Coffee House بلنדרه لشرب القهوة وخطر لهم في فرصة اجتماعهم أن يتفقوا على رسم التأمين على أنواع البضائع فكان إذا فرض أن تاجراً أراد شحن بضائع تقدر قيمتها بمبلغ عشرة آلاف من الجنيهات مثلاً كان عليه أن يلتقي برجال التأمين في قهوة لويذر وهناك يؤمن على بضاعته عند عشرة أو عشرين منهم بقدر ما تسمح حالة كل منهم بتحمل نصيبه في العمل وكان رسم التأمين هنالك يقدر على أساس عاملين . نوع البضاعة ومقدار صلاحية المركب التي ستعقلها . وأنت ترى أن هذه الطريقة القديمة قد وضعت السفن في درجات مختلفة ويترتب رسم التأمين على الدرجة التي وضعت فيها المركب . وهذا الترتيب القديم دعا لأن يتفق اصحاب البواخر ورجال التأمين على سياسة تحمي طرفيهم

فإن المؤمن (المسجل) يرغب في أن يكون واثقاً من أن المركب التي ستتقل عليها البضائع صالحة للملاحة حتى لا يتعرض للخسارة . ويرفع رسم التأمين بقدر الدرجة التي وضعت فيها السفينة . والتاجر يرغب في أن يقتصد في نفقات التأمين قدر المستطاع ومن واجبه إذن أن يتخير السفينة التي لا يكلفه التأمين عليها مصاريف كبيرة

فان بضاعة تقدر قيمتها بنحو ١٠٠٠٠ جنيه قد يؤمن عليها في باخرة بواقع $\frac{1}{4}\%$ من القيمة على سفينة وبواقع $\frac{1}{4}\%$ على سفينة أخرى . وهذا الفرق في رسم التأمين يرجع الى مرتبة السفينة . ثم أنه يصرف التجار عن استعمال مراكب ويدفعهم إلى استعمال مراكب أخرى

وترتب على هذه الحالة أن رأى اصحاب البواخر أنه من الضروري أن يؤمنوا على مراكبهم وأن يضعها هذا التأمين في الدرجة التي لا ينصرف معها التجار عن استخدامها . وفكرة اصحاب البواخر هذه دعت رجال التأمين أن يطلبوا إلى بنائى السفن أن يتبعوا نظماً معينة لحماية المؤمنين (المسجلين) وهذا النظام إذا أتبع في بناء السفن يحدد درجتها ومبلغ التأمين عليها .

نعم من الثابت أنه كان لدى المصريين والفينقيين واليونان نظام لبناء السفن وعلى سبيل المثل أذكر أن السفن اليونانية كانت تميز بأشكال مختلفة تراها في مقدمتها Figure heads ولكن قانون جزيرة رودس Rhodian Law لم يطلب إلى بنائى السفن أن يقوموا باشتراطات خاصة وكذلك القانون البحرى الذى وضعه ريشارد الاول Richard I واذاعه على جزيرة أوليون Island of Olean en route to England from the Holy Land لم يكلف بنائى السفن بنظام معين فكان العرف والعادة هما العاملان الوحيدان فى بناء السفن حتى أتى الوقت الذى اعتمدت فيه أوروبا على التجارة البحرية بدلا من الفتوحات العسكرية وكان أول قانون جامع تلاقى عنده التاجر وصاحب الباخرة والمؤمن (المسجل) لتحديد مدى صلاحية المركب للملاحة ورتبتها إنما هو القانون الفرنسى الذى وضعه لويس السادس عشر عام ١٨٦١ فى فونتنبلو Fontainebleu فقد نص هذا القانون على الآتى :-

« يجب أن يجتمع النجارون والقلاطية مرة كل عام فى كل ميناء فرنسية لانتخاب مفتشين اثنين وعلى هذين المفتشين أن يراقبا من وقت لآخر سير الأعمال وأن يبعثا بتقرير الى القضاء يشرحان فيه ما يلاحظانه عن الصناعة والتركيب وبناء السفينة على العموم Tite IX Art I & II »

هذا هو نص قانون الحكومة الفرنسية القديم وكذلك القوانين التى اتبعتها

دول الاتحاد الهنسى فى بحر البلطيق لم تتناول السفينة التجارية إلى الحد المرغوب فيه وكانت النصائح التى تعطى عن حالة السفينة ومبلغ صلاحيتها للملاحة إنما كانت على سبيل التعاون الخاص التجارى ليس إلا . وعدا ذلك فإن هذه النصائح أو المعلومات واتباع تعليمات الحكومة ازاء بناء السفن فى الموانى الحرة كان أمراً مستحيلاً

والطرق التى اذاعتها لندره قديما والتى كانت نشأت فى قهوة لويديز إنما اعتبرت أساساً للتأمين البحرى الحالى وقاعدة للعلومات البحرية

شركة تأمين اللويد

والآن أقص عليك قصة شركة اللويديز باختصار واؤكد لك انها قصة ممتعة ومفيدة يجدر بكل من يعنى بتوسيع نطاق اعماله وأمانيه وترقية صناعته أن يتصفحها ففيها عبرة للباحثين من رجال الأعمال بصفة خاصة

لقد كانت مقاهى لندره مركز تلاقى رجال البحرية فى نهاية القرن السابع عشر ففيها شرب هؤلاء الرجال قهوتهم وتحدثوا عن أعمالهم فى البحار سواء أكانوا تجاراً أو أصحاب بواخر أو مسجلين . فكان من بينها مقهى لويديز الذى يقع فى شارع البرج Tower St. وكان يديره يومئذ Edward Lloyd وقد امتاز هذا المقهى بخدمة الخواجا لويديز لعملائه

وقد كان يؤمه كغيره من المقاهى تاجر يريد أن يبيع بضاعته وآخر يريد أن يشتري بضاعة ورجل يرغب فى تسجيل البضائع وآخر يرغب فى بيع سفينة ورجل يبحث عن سفينة يشتريها

وكان هذا المقهى كغيره يمد عملاءه بنشرة فيها معلومات عن السفن وفى عام ١٦٩٢ انتقل هذا المقهى من شارع البرج الى شارع Lombard ولكن عملاءه تقديراً لخدمات لويديز تبعوه فلم يخسر شهرته

وفى عام ١٧٢٦ ظهرت أول قائمة مطبوعة فى مقهى لويديز عن السفن وحالتها وتاريخها وصلاحيتها للملاحة . ولكن القائمة التاريخية المحفوظة الآن يرجع تاريخها الى يوم ٢ يناير عام ١٧٤٠



(شكل ٩)

مقهى « لويديز »

مأخوذة عن رسم كاركاتوري بالمتحف البريطاني

Lloyd's Coffee House

(From a Caricature at the British Museum)

ويؤكد الكاتبان الانجليزيان اللذان ألفا كتابهما History of Lloyd's ان عام ١٧٦٠ انما هو تاريخ ميلاد شركة اللويدز ألهاثة وقد أيدارأيها براهيمين تاريخية لم يسبق اذاعنها من قبل .

وقد شملت قائمة لويديز الاسطورة الوحيدة من نوعها وهي التالية :
« هذه القائمة التي اعتدنا نشرها مرة في الاسبوع ستستمر اذاعنها مرتين في الاسبوع في يومى الثلاثاء والجمعة وسنزيد على بياناتها أسعار القراطيس وغيرها وقد جعلنا قيمة الاشتراك فيها ثلاثة شلنات كل ثلاثة شهور تدفع في مقهى لويديز بشارع لمبارد ،

« وسنوزع على عملائنا المحترمين الذين يرغبون في تشجيعنا في مهمتنا هذه القوائم بنظام دقيق على حسب (جهاتهم) طلباتهم ،
وتعد هذه القوائم نواة لشركة لويديز العظيمة لأنها لم تكتف باذاعة المعلومات الضرورية عن الباخرة فقط بل تعدتها الى وصف تركيبها بالتفصيل وذكرت كل ما يجب ذكره عن حالتها ومهماتها .

انظر : صورة مقهى لويديز المأخوذة عن رسم كاركاتورى بالمتحف البريطانى . شكل (٩)

وفي عام ١٧٦٠ تأسس سجل المراكب ثم تحول الى إدارة للتأمين ولكنه لم يكن خيراً من الاشتراك فى اللويديز وقد تكونت لجنة خاصة لادارته وظل كذلك نحواً من أربعين سنة كان فيها موفقاً فى مهمته .

وفي عام ١٧٩٧ ظهرت امتيازات فى تقدير مراتب السفن أثارت غضب أصحاب السفن فكونوا على أثر ذلك إدارة جديدة معارضة للادارة القديمة ومنافسة لها فى عملها ولكن إدارة التأمين الجديدة هذه كانت متراخية ومتساهلة كثيراً عن زميلتها القديمة ، وبلغت المنافسة أقصى حدودها فى عام ١٨٢٨ فاذابت حرارة المنافسة ربح الشركتين ولم تغط أرباحهما مصاريفهما وخسرا سمعتهما .

وفي عام ١٨٣٤ تكونت لجنة من أصحاب البواخر وضامنى التأمين للتوفيق بين مصالح الطرفين فاندججت الادارتان تحت إشراف لجنة اللويديز وبعد

هذا الاندماج وضعوا لوائح وقوانين خاصة بفحص المراكب والكشف والتأمين عليها ، وهكذا ابتدأت الشركة العظيمة Lloyds حياتها ، ومن ذلك الحين أخذت هذه الشركة في الانتشار حتى باتت لها إدارات وممثلين في جميع أنحاء الكرة الأرضية ، وبما أكسب إدارتها الثقة العالمية أن لها لجاناً دولية تمثل الدول البحرية جميعها لنصح وإرشاد الإدارة العامة بلنדרه . ولها لجان كثيرة في لقربول وجلاسجو والولايات المتحدة وفرنسا والسويد وهولندا واليابان ومثلون في إيطاليا وهذه اللجان تمثل جميعها أصحاب البواخر وضامني التأمين والمشتغلين بالشئون البحرية في العالم ، مما جعل أتباع لائحة اللويدز في معظم موانئ العالم أمراً مرغوباً فيه يغري بنائي السفن على إتباع اللوائح البريطانية وتفضيل ضامني تأمين المراكب الانجليزية على غيرها .

شركة تأمين الفرتاس The Bureau Veritas

الشركة الدولية للتأمين وتقرير مراتب السفن والطائرات

ولقد أسست شركة « الفرتاس » في أنتورب - بلجيكا - في ٢ يولييه سنة ١٨٢٨ تحت اسم شركة التسجيل والتأمين البحري لقد ضامني التأمين بأحوال وعيوب السفن التي تتاجر في موانئ المملكة المتحدة . وبمملكة الأراضي الشمالية (هولندا وبلجيكا وقتئذ) وقد تعاون على إنشائها أصحاب البواخر ورجال التأمين مشمولين برعاية وتشجيع الملك ولیم الأول فتوطدت دعائمها وعرفت باسم إدارة الفرتاس « Bureau Veritas » ولما تمردت بلجيكا على هولندا وساعدتها فرنسا يومئذ القيت القنابل على أنتورب في عام ١٨٣٢ ونقلت الإدارة العامة إلى باريس وظلت هناك حتى اليوم .

وقد كانت نشرتها الأولى عام ١٨٢٦ وكانت عبارة عن بيانات متعلقة بالتخطيط البحري ، وفي عام ١٨٥١ وضعت لوائح بناء السفن الخشبية وتقدير مرتباتها ، وفي عام ١٨٥٨ ظهرت اللوائح الخاصة بالسفن الحديدية وتتبع هذه

الإدارة تطور فن هندسة بناء السفن وانتشار المحركات البخارية ثم وضعت لوائح خاصة بسفن الملاحة الداخلية واليخوت . . . الخ . وقد اعترفت بريطانيا العظمى بصفة رسمية باللوائح والتشريع البحري الخاص بسلامة المراكب في البحار وقوى مركز إدارة الشركة في أوروبا وشجعته الدول اللاتينية وباعتبار وجود المركز الرئيسي في باريس أقرت فرنسا الاعتراف بهذه الشركة في قوانينها البحرية .

ومع أن شركة الفرتاس ليست متسعة كشركة اللويدز إلا أنها منتشرة في جميع أنحاء العالم ولها ممثلون في جميع أقطار الأرض .
ومن ذلك الحين رأت جميع الدول البحرية أن تؤسس لنفسها شركات للتأمين والسجل البحري لمعونة شؤنها في البحرية التجارية وتوسيع نطاق تجارتها الخارجية وعلى سبيل الإيضاح نذكر الأمثلة الآتية :

النرويج

NORSKA VERITAS

أسست هذه الشركة عام ١٨٦٤ في Oslo بتشجيع اندية التأمين البحري ، وأخذت على عاتقها منذ ذلك الحين خدمة البحرية التجارية النرويجية في كل مكان تتجر معه .

ألمانيا

GERMANICHER LLOYD

وقد أنشأت ألمانيا جمعية لتسجيل المراكب وتقرير مرتباتها والتأمين البحري عام ١٨٦٧ وحولتها إلى شركة مساهمة في عام ١٨٨٩ وإدارتها في برلين تشرف على فروعها في الموانئ الألمانية والممالك المجاورة لألمانيا . وقد اعترفت الدول بهذه الشركة في نظير اعتراف ألمانيا بالشركات نظيراتها في الدول الأخرى واتفقت على تبادل الخدمات في هذا المضمار .

إيطاليا

Registro Italiano Navale ed Aeronotico

أما إيطاليا فقد أسست أول سجل عام ١٨٦١ وأحلت محله الشركة المذكورة
بعاليه عام ١٩١٠ واتبعت نظام شركات التأمين البريطانية بالدقة ازاء سجل
المراكب والتأمين على التجارة الخارجية

الولايات المتحدة الأمريكية

The American Bureau of Shipping.

كانت الشؤون البحرية الأمريكية في أول أمرها خاضعة للقانون والعادة
البريطانية حتى رأى فريق من رجال الأعمال بمدينة نيويورك أنه لا بد
للولايات المتحدة من خلق سجل للمراكب والتأمين يضمن خدمة التجارة
الأمريكية الخارجية، وأول نشرة أذيعت لهذا الغرض جاءت تحت عنوان
« سجل المراكب والتأمين البحري بنيويورك » عام ١٨٥٧ وجاء في مقدمة مؤلفها
ما يأتي موجهاً إلى المشتركين :

« نحن الموقعين على هذا - مؤسسي وناشري السجل البحري بنيويورك،
قد وضعنا شروطاً لتقدير مراتب السفن والتأمين البحري نعتقد أنها ضرورية
لمصالح أصحاب السفن ويمكن أن يتخذها ضامنو التأمين قياساً لتحمل
مهمة التأمين البحري »

« وطبيعي أن يستعلم ضامن التأمين عن حالة السفينة ومبلغ صلاحيتها للبلاحة،
وعلى ذلك فلا بد من فحص السفن بكل امانة فان عمر السفينة يجب الا يتخذ
قياساً لصلاحيتها للبحار وتقرير مرتبتها في التأمين، فقد يمكن ان تبني السفينة
من أجود مواد البناء، ولكن الأخشاب اذا لم تستعمل في المواسم المناسبة
قد تسبب عطباً سابقاً لأوانه »

« هذا وقد أصبحنا في حاجة ماسة إلى سجل للمراكب الأمريكية والتأمين
البحري منذ ثبت لنا ان الشركات الأجنبية قد أضرت بتجارتنا الخارجية
ضرراً ملبوساً ، (١)

(1) See Observer June 1929.

« فكثيراً ما حدث أن أجرت سفن أمريكية في موانئ اجنبيه بمعرفة
الربان أو السماسرة البحريين ، وتسبب عن ذلك ضرر التجار بان فرضت
عليهم رسوم تأمين عالية لأن السفينة قد وضعت في مرتبة دنيله أقرها ضامن
التأمين الاجنبى ،

« فاذا وضع نظام للكشف على البواخر على اساس الاصطلاحات
البحرية الفنيه وحدد وصف للسفينة ومهماتها امكن ازالة هذه المساوىء .
فان المقصود من تحديد مرتبة السفينة انما هو خدمة صاحب البواخر وضامن
التأمين والتاجر فى وقت واحد ، حيث ان اهميه هذا التحديد ترشد التاجر الى
اختيار السفينه الصالحه لنقل بضاعته ، وضامن التأمين فى تقدير رسوم التأمين ،
وهذا التقدير للرتبه لا تأثير له على السفينه من ناحيه قيمتها فى حالة بيعها
أو شرائها ، فان سفينه تعتبر فى الدرجه الاولى من حيث بنائها يمكن أن
يضعها الكشف عليها فى مرتبة أدنى اذا كانت حالتها العامه ومهماتها فى
حالة سيئه ،

ثم ظهر بعد ذلك جملة منسجلين خصوصيين شجعهم ضامنو التأمين ولكنهم
لم يعتمدوا تقديرهم لمرتبة السفينه بصفه قاطعه .

جمعية الربانة الأمريكيين والتأمين البحري

ومن أولى بالعناية بهذا الموضوع أكثر من الربانة ، وهم الرجال الذين
من واجبهم أن يوجهوا النظر إلى كل ما يدعو إلى ترقية الشؤون البحرية وتوسيع
نطاق التجارة الخارجية ، ثم هم عدا ذلك الرجال الذين يعهد إليهم بقيادة
السفينة مؤمناً عليها وغير مؤمن عليها ، والبضاعة مسجلة أو غير مسجلة ، وعلى
ذلك فمن واجبهم تقدير المصلحة العامة لكي يبالوا ثقة جميع المشتغلين بالشؤون
البحرية التجارية على السواء .

وجمعية الربانة الأمريكيين هذه قد أنشئت فى ٢٢ ابريل سنة ١٨٦٢ ،
وعلى ذلك فقد كانت كجماعة لا كأفراد على أتم علم بمشكلة التأمين البحري
وعلاقتها بمورد رزقهم ومستقبلهم ، ولذلك قد شعرت بحاجة ماسة إلى وجود

سلطات للتسجيل والتأمين البحري تشعر بنفس شعورها وتقدر مصلحة جميع المشتغلين بالنقل البحري ، وعزز رغبة هذه الجمعية أنها كانت تحت قيادة رجال أكفاء حازمين متحدين فأصدرت أول سجل في عام ١٨٦٩ بمقدمة طويلة تشرح حالة بحرية البلاد وحاجتها ومركزها بالنسبة إلى غيرها من البحريات التجارية تقتطف منها ما يأتي :

« لقد شعر منذ زمن بعيد أصحاب السفن وضامنو التأمين البحري وهم الذين يعنهم أمر التجارة الأمريكية قبل سواهم من أبناء البلاد بضرورة وجود سجل للتأمين البحري من العدالة بحيث ينصف طرفيهم ومن الكمال بحيث يرتاح إليه الجميع . »

« ومن المعلوم أن تقدير مرتبات السفن قد قام به فيما مضى أفراد اعتبروه نوعاً من العمل ليس إلا ، وجمعية الربابنة الأمريكيين لا تدعى ان أعمال هؤلاء المواطنين كانت نوعاً من الغبن أو تنقصها الفطنة ، ولكنها تعتقد أن تقدير مرتبة السفينة يجب أن يعهد به إلى شركات تتخصص في القيام به . »

والآن نترك الظروف التي مرت بالولايات المتحدة سياسية وغير سياسية ، ونكتفي بأن نذكر هنا أن فترة كساد الشؤون البحرية التجارية الأمريكية يعرفها الذين عنوا بالأمور البحرية التجارية في العالم ، وقد وصلت أقصى درجات التدهور حتى قبيل الحرب العالمية . وكل عمل متعلق بالبحرية التجارية لك أن تعتقد فيه ماشئت ، مادامت البحرية التجارية نفسها كان أمرها لا يعنى الدولة بأجمعها . ولكن الحرب نهت أمريكا إلى أن اقتناء اسطول تجارى أمر لا بد لها منه مهما كلفها من ثمن .

ولم لا ؟ فان مراكب الحلفاء التجارية كان عليها أن تشتغل في نقل المؤونة والجيوش ، ومراكب الاعداء - بالنسبة للحلفاء في أول الأمر - لم تتاجر مع أمريكا ، هناك أدرك المشتغلون بالانتاج الأمريكى - الزراعى والصناعى - بأن الملاحة التجارية بالنسبة لهم أمر حيوى . وهكذا علمت الحرب أمريكا درساً كما علمت غيرها من الدول درساً غير أن الفرق بين الأمريكيين وغيرهم ان الأمريكيين يحسبون الوقت بحساب الريال وغيرهم لا يقيم له حساباً .

وحسبك أن تعلم أن مجلس الشئون البحرية التجارية الأمريكية الذي خلقه مرسوم البحرية التجارية قد أخذ على عاتقه بناء البواخر في أوقات قصيرة لم يعرفها التاريخ من قبل ، وقضى هذا النمو الفجائي بأن يعاد إنشاء إدارة التسجيل والتأمين البحري تحت إدارة جديدة في عام ١٩١٦ للإشراف الفنى على بناء السفن البحرية التجارية والتجارة الخارجية .

وقد خصص قانون عام ١٩٢٠ للبحرية التجارية جزءاً معيناً فيما يتعلق بإعادة إنشاء إدارة التسجيل والتأمين البحري ، يعثده المشتغلون بالشئون البحرية التجارية اليوم مرجعاً في تكوين مثل هذه الإدارة واليك نصه :

« على وزارات الحكومة الأمريكية ومصالحها وإداراتها ولجانها والسلطات الحكومية في الولايات المتحدة بوجه عام اعتماد إدارة سجل المراكب الأمريكية والتأمين البحري السلطة الوحيدة المختصة بهذا العمل بالنسبة للسفن الأمريكية وأن يعهدوا بهذا العمل إلى هذه الإدارة ووكالاتها ، على أن تكون هذه الإدارة شركة من غير رأس مال ، ولا تدفع أرباحاً ، وعلى أن يعين وزير التجارة الأمريكيه ممثلاً عاملاً له في الإدارة العامه ، وأن يعين كذلك رئيس هذه الشركة ممثلاً له نفس هذه السلطة في اللجنة التنفيذية للشركة ، .

« وعلى ممثلى الحكومة فى الشركة ألا يتناولوا مرتبات أو مكافآت نظير خدماتهم عدا مصاريف الانتقال التى تدعو إليها الضرورة القصوى ، .

« وعدا ذلك يجب أن تشير السجلات الرسمية للحكومة الأمريكية فى الأسطول التجارى أن تسجيل المراكب والتأمين عليها ووضعها فى مراتبها إنما تم بمعرفة مصلحة سجل وتأمين البواخر الأمريكية ، .

فأنت ترى أن هذه المصلحة الأمريكية ليست مصلحة تجارية ، بل هى عبارة عن شركة من غير رأسمال أو أسهم والرسوم التى تحصلها فى نظير خدماتها إنما جعلت لتغطية مصروفاتها فقط .

من تتكون إداره سجل المراكب الأمريكية

والتأمين البحري في أمريكا

وتتكون هذه المصلحة من جميع اللذين يهمهم أمر النقل البحري والتجارة الخارجية في أمريكا، ومنهم أكثر من مائة من أصحاب السفن وبنائها وضامني التأمين، وأما ممثلو الحكومة فيها فهم مدير إدارة صيانة المراكب وترميمها بمجلس الشئون البحرية التجارية التابع الآن إلى وزارة التجارة الأمريكية ومدير إدارة الهندسة البحرية بمصلحة المنارات الأمريكية، ويمثل وزارة التجارة في المجلس مدير عام المجالس البحرية الأمريكية، ويمثل مصلحة خفر السواحل في المجلس كبير مهندسي المصلحة، ويمثل وزارة الحرية مراقب مصلحة الهندسة البحرية.

اليابان

وأما اليابان فقد أنشأت شركة التأمين البحرية الإمبراطورية اليابانية على نظامي انجلترا وأمريكا.

الاستنتاج

بما مر بك بشأن التأمين البحري تقدر مبلغ علاقة التأمين البحري بالبحرية التجارية والتجارة الخارجية في العالم، وهذا التقدير دعا حكومات العالم أن تعتبره جزءاً من سياستها البحرية إزاء أسطولها التجاري مما جعله ينمو نمواً سريعاً.

وهكذا يستطيع بناء السفن أن يتبعوا لوائح البناء التي تقرها إدارة التسجيل والتأمين في بلادهم لوضع سفنهم في مرتبات تضمن رضا أصحاب البواخر، ويستطيع أصحاب البواخر بدورهم أن يؤمنوا على مراكبهم ضد أنواع الخسائر العادية والغير عادية، ومن بينها زيادة المصروفات على حالتها الطبيعية، وتأخير السفن في الموانئ، وتعطيلها لأي سبب لا يمر بالحسبان.

وضامنو التأمين بدورهم تدمم الحكومة بالمعونة المالية والتشريعية

وغيرهما من أنواع المساعدات والارشادات الفنية ، وتهيء لهم سبيل تحمل أى
تأمين يفكر فيه تجار الصادرات والواردات .

والآن اذكر لك مثلاً طريفاً يتعلق بأهمية التأمين البحرى للراكب
التجارية ، ذلك هو مثل قصة المراكب اليونانية فى الأرجنتين :

فقد راع أصحاب البواخر البريطانىة مزاحمة المراكب اليونانية لهم فى نقل
القمح الأرجنتينى إلى أوربا مزاحمة أضغفت مركز النقل البريطانى فى هذه
التجارة بعد الحرب بسنوات قبلاتل (١٩٢٢) فان أكبر نسبة من المحصول
كانت تنقلها المراكب اليونانية ، بينما تظل المراكب البريطانىة فى الأرجنتين
عاطلة ، نظراً لأن اليونانيين كانوا قد جعلوا نولون البضائع بسيطاً جداً بالنسبة
الى نولون سفن بريطانيا .

ولسكى تحمى شركة اللويدز البريطانىة المراكب البريطانىة ، رفضت أن
تؤمن على القمح المشحون بالمراكب اليونانية بحجة أن هذه المراكب عتيقة
ولا يتيسر لشركة اللويدز تحمل الخسائر التى تنجم عن شحن هذه الكميات فيها .
هنالك اجتمع التجار اليونانيون وأصحاب البواخر اليونانية وجمعوا مبلغ
مليون جنيه انجليزياً ذهباً ، وخلقوا اللويدز اليونانى ليؤمن على القمح والبضائع
الأخرى التى تشحن على مراكب اليونان ، فواصلت المراكب اليونانية عملها فى
نفس الاسبوع الذى رفض فيه اللويدز التأمين على البضائع المشحونة بها ،
وكانت منافسة حارة وموفقة ! !

وأظنك تلاحظ معى الآن أن الحل كان موفقاً وسريعاً جداً . أليس كذلك ؟
نعم ! .. ان الحياة قصيرة جداً مهما طالت فلا داعى اذن لقتل الوقت . !

الجزء الثالث

الرجال الذين يتولون قيادة المراكب
في البحار

التعليم البحري التجارى

الجزء الثالث

الرجال الذين يعهد اليهم بقيادة المراكب في البحار

التعليم البحري التجارى



مقدمة

قبل البحث في موضوع التعليم البحري التجارى أرغب في توجيهه نظر قارئى إلى كتاب شركة البوسنة الخديوية المؤرخ ٦ يناير سنة ١٩٢٢ الملحق بكلمة الدعوة « الى الامام » ، فى هذه الرسالة ، فى هذا الكتاب أشير الى خطأ استعمال كلمتى « الملاحة » البحرية « والهندسة » البحرية .

وبما أنى أعتقد أن كثيرين من قرائى الذين لا يشتغلون بالأعمال البحرية يرتاحون الى شرحى للفرق بين « الملاحة البحرية » و « الهندسة البحرية » فقد أعددت السطور الآتية لهذا الغرض :

لقد استطاع البحار بمفرده أن يدير شئون سفينته بأكلها لعدة قرون ، يوم أن كانت قوة تسييرها فى أول الأمر بالتجذيف ، ثم بالشرع ، واستعمل الشرع والتجذيف معاً فى أيام قدماء المصريين كما قرأت فى الموجز التاريخى البحرى لهذه الرسالة ، واستمر استعمال هاتين القوتين معاً إلى أيام القرصان الاسكندناويين (من القرن الثامن إلى العاشر) وفى الرحلات الطويلة الأولى انما استخدم الشرع وحده فى مبدأ الأمر .

ولما استخدمت القوة الميكانيكية فى البحار ووضعت الآلات والغلايات البخارية فى السفن لتسييرها ، وجب أن تحمل السفن بحاراً جديداً : المهندس البحرى - أو الضابط المهندس البحرى ، وهذا مهمته ادارة وصيانة الماكينات المحركة ، أما الملاح أو الضابط البحرى فعليه واجبات أخرى كثيرة تتعلق جميعها بعلم الملاحة البحرية وفن سلك البحار (العملى) .

علم الملاحة البحرية

الملاحة البحرية علم وظيفته قيادة السفينة من مكان إلى مكان في سلامة وفي أقصر طريق ، وينقسم هذا العلم إلى قسمين : الملاحة بالحسابات والملاحة بالفلك البحري .

أما الملاحة بالحسابات فهي باستخدام العلوم الرياضية لإيجاد المسافات والزوايا التي يجب أن تسير عليها السفينة لتصل من مكان إلى آخر ثم معرفة مركزها الجغرافي في كل لحظة . وأما الملاحة بالفلك البحري فهي باستخدام الاجرام السماوية الثابتة والمتحركة لمعرفة مركز السفينة الجغرافي وخط سيرها والمسافات التي قطعها والتي يجب أن تقطعها من مكان إلى آخر . والملاحة بالحسابات تستخدم غالباً في السواحل وبالقرب من الجزائر والعلامات الأرضية ، بينما الملاحة بالفلك البحري تستخدم غالباً في المحيطات والبحار الواسعة التي لا يرى فيها الملاح علامات أرضية يهتدى بها .

علم الملاحة والقرآن الشريف

ومن أجل ما أقصه عليك أن القرآن الكريم شرح علم الملاحة البحرية في إيجاز وبلاغة فقال الله سبحانه وتعالى « وبعلامات وبالنجم يهتدون » .

فن سلك البحار العملي

أما فن سلك البحار العملي فهو عبارة عن انجاز وإدارة الأعمال اليدوية في المركب كنشر الشراع وإدارتها في المراكب الشراعية ، وقيادة المركب عملياً بواسطة القوسى المحركة في البواخر وكذلك أعمال الشحن والتفريغ ، وتخزين البضائع في العنابر وصيانة المركب وإدارتها ، واستعمال أدوات النجاة ، وتسيير المركب في العواصف والانواء حيث يصرف النظر عن وجهة السفر ويكون الاهتمام موجهاً إلى سلامة المركب ومن فيها .

لذلك وجب أن نفرق تماماً بين كل من علم الملاحة وفن « سلك البحار » ، لأن الوجهة الفنية لحسب بل ومن علاقتها المثينة بتسوية مشا كل التأمين البحري .

الهندسة البحرية

والهندسة البحرية هذه ليست فن بناء السفن . لأن بناء السفن فن مستقل عن الهندسة البحرية ، إذ أن الغرض الأساسي من الهندسة البحرية هو إدارة الماكينات المحركة للسفينة تنفيذاً لتعليمات الربان أو أحد مساعديه من الضباط البحريين ، الملاحين ، وتنفيذ هذه التعليمات بسرعة ودقة كما يطلبها الملاح من الأهمية بمكان خصوصاً أثناء المناورات البحرية .

فعلم الملاحة البحرية وفن سلك البحار بالنسبة للمهندس البحري عبارة عن طلاس كما أن الماكينات الهائلة والهندسة البحرية لبعض الملاحين طلاس هي الأخرى

على أن عالم الشؤون البحرية قد مهد اليوم في المستقبل نرى فيه الملاحة البحرية والهندسة البحرية من اختصاص رجل واحد ، أو بمعنى آخر تدرس الملاحة والهندسة البحرية للطالب البحري وتعدده لأن يقوم بالعملتين فيتناوب العمل في المركب تارة كضابط بحري وتارة كمهندس بحري ، وهنا لك يكون الربان رئيساً للمهندسين أيضاً

والواقع أن الولايات المتحدة الأمريكية قد سارت بالعالم إلى هذه الحالة بخطى واسعة حيث أن برنامج الأكاديمية البحرية العسكرية الأمريكية « U. S. Naval Academy Annapolis » ، قضى من زمن بعيد بأعداد ضباط البحرية العسكرية الأمريكية لأعمال الملاحة والهندسة البحرية في وقت واحد فقد ترى اليوم قومنداناً لبارجة أمريكية وتراه في اليوم الثاني رئيساً لمهندسي بارجة أمريكية أخرى ، ولهذا النظام البحري العالي أثره في التعليم البحري التجاري الأمريكي حيث يجب الآن على طلاب سفن التعليم المدرسية التجارية الأمريكية أن يدرسوا مبادئ الملاحة البحرية والهندسة البحرية معاً في السنة الأولى وللطالب أن يتخصص في السنة الثانية في المهنة التي اختارها لنفسه . مهندساً أو ملاحاً

وعدا ذلك فإن شركات البواخر الأمريكية التي تتعهد تعليم الطلاب

البحريين على مراكبها قد اتبعت هذا النظام إلى حـد ما ، وسترى بالتفصيل
أنظمة التعليم البحري التجارى اليوم

ولا يفوتنى أن اذكر هنا أن جميع امتحانات الحكومات فى العالم كله
لطالبي الشهادات والأجازات البحرية التجارية تحتم اليوم على الملاحين أن
يلبوا بمبادئ أولية فى الهندسة البحرية ، كما يجب أن يلم المهندسون البحريون
بمبادئ أولية فى فن سلك البحار العملي

هذا كله يعد بأن اليوم الذى ترى فيه الملاح والمهندس البحري رجلاً
واحداً ليس بعيد ، على أن الملاح اليوم غير المهندس البحري ولكل منهما واجباته
وسلطته فى السفينة .

تمهيد

عن التعليم البحري التجارى

أنه لا يتسنى لدولة من دول الأرض أن تتبوأ مكانها فوق أمواج
البحار دون أن تعد العدة وتشجع بكل الوسائل تعليم أبنائها العلوم البحرية
لذلك رأيت أن أتحدث إليك عن التعليم البحري التجارى فى العالم قديماً
وسنتبع سوياً تطوره فى الصفحات التالية حتى نصل معا إلى حالته اليوم

نظام التعليم البحري التجارى القديم

لم يكن للتعليم البحري التجارى قديماً نظام معين ، وأنت تعلم أن الفنون
والصناعات كانت فى القديم عبارة عن أسرار يتلقاها الابن عن أبيه فورث
الولد عن والده الغنى والفقر والعلم والجهل إلى حد كبير ، فإن المدارس والمعاهد
العلمية التى تراها اليوم لم يكن لها أثر قديماً

وكانت وسائل التحصيل فقيرة حكماً حب الذات ، وشملت هذه الحالة
كل أنواع الدرس والتحصيل بما فيها العلوم الروحية ، حتى كان عدد طلاب
العلوم الدينية محدوداً جداً ۱۱۱

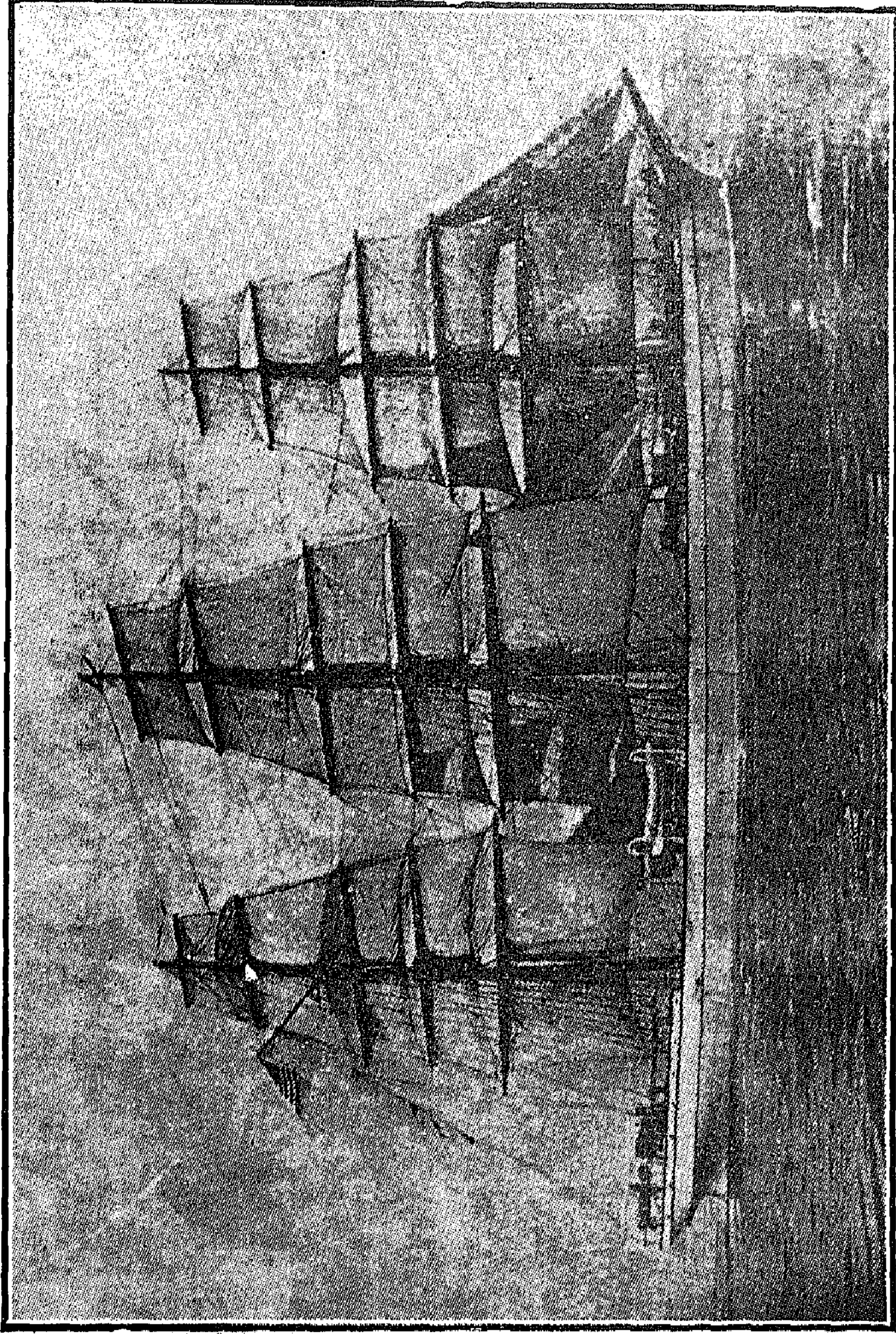
وكان الراغب فى تعليم الملاحة فى مراحلها القديمة لا بد له من ان يلتحق

بالسفينة أما في أدنى مراتب العمل بالسفن أو كبحري عادي بها، ثم كان عليه أن يعيش مع البحارة . ثم جاءت المرحلة الثانية وفيها أمكن أن يلتحق طلاب الفنون البحرية كتلاميذ ، ولكن عددهم كان قليلاً جداً وكان قاصراً على أولاد وأقارب الربانة ومساعدتهم ، حتي اضطر غيرهم أن يلجأوا إلى الطريقة الأولى فيعملوا مبتدئين من أسفل الدرجات التي لا علاقة للملاحة بها كفن وكانت حياة هؤلاء الطلاب خشنة من ناحية ، ثم كان التعليم بهذه الطريقة عبارة عن منحة إلى حد ما يجود بها الربانة أو مساعدتهم على التلاميذ والرجال البحريين .

وكثيراً ما جاهد طلاب الملاحة وعملوا في صبر ورغبة حتى وصل بعضهم إلى المرتبة التي تلي الربان في القيادة بعد أن قضوا زهرة شبابهم في التجارب والتحصيل ، ومع ذلك لم يتيسر لهؤلاء أن يكونوا ربانة فقد وقف سر المهنة ، في طريقهم فعاق نجاحهم الكامل . فإن الربان وهو الحاكم بأمره (قديماً) في امبراطوريته الصغيرة كان يستنزل وكيله إلى درجة بحري عادي لا تفه الأسباب ، فيضطر هذا المسكين إلى الفرار من المركب وابتداء تجاربه وتحصيله من جديد . وأقدم مدرسة بحرية وصل إلينا عليها إنما هي المعهد الذي أسسه الأمير هنري الملاح البرتغالي الذي يرجع إليه كثير من الفضل في نشر وصيانة السيادة البحرية البرتغالية القديمة . فقد انشأ هذا الأمير مدرسته البحرية في قرية « ساجر » بالقرب من رأس سان فنسنت ، واستخدم « جاكوم » المريوني المشهور بالتخطيط البحري وضبط أدوات الملاحة ، واستعان بالعرب في تعليم الطلاب البرتغاليين فنون الملاحة وسلك البحار ، ثم استخدم بعض الاسرائيليين من الذين كانوا ملين بطريقة بناء السفن

ولما أتمت الفرقة الأولى دراستها أرسلها بعثة حول ساحل افريقيا الغربي ، ويعزى إلى هذا الأمير وتلاميذه اكتشاف طريق الرأس .

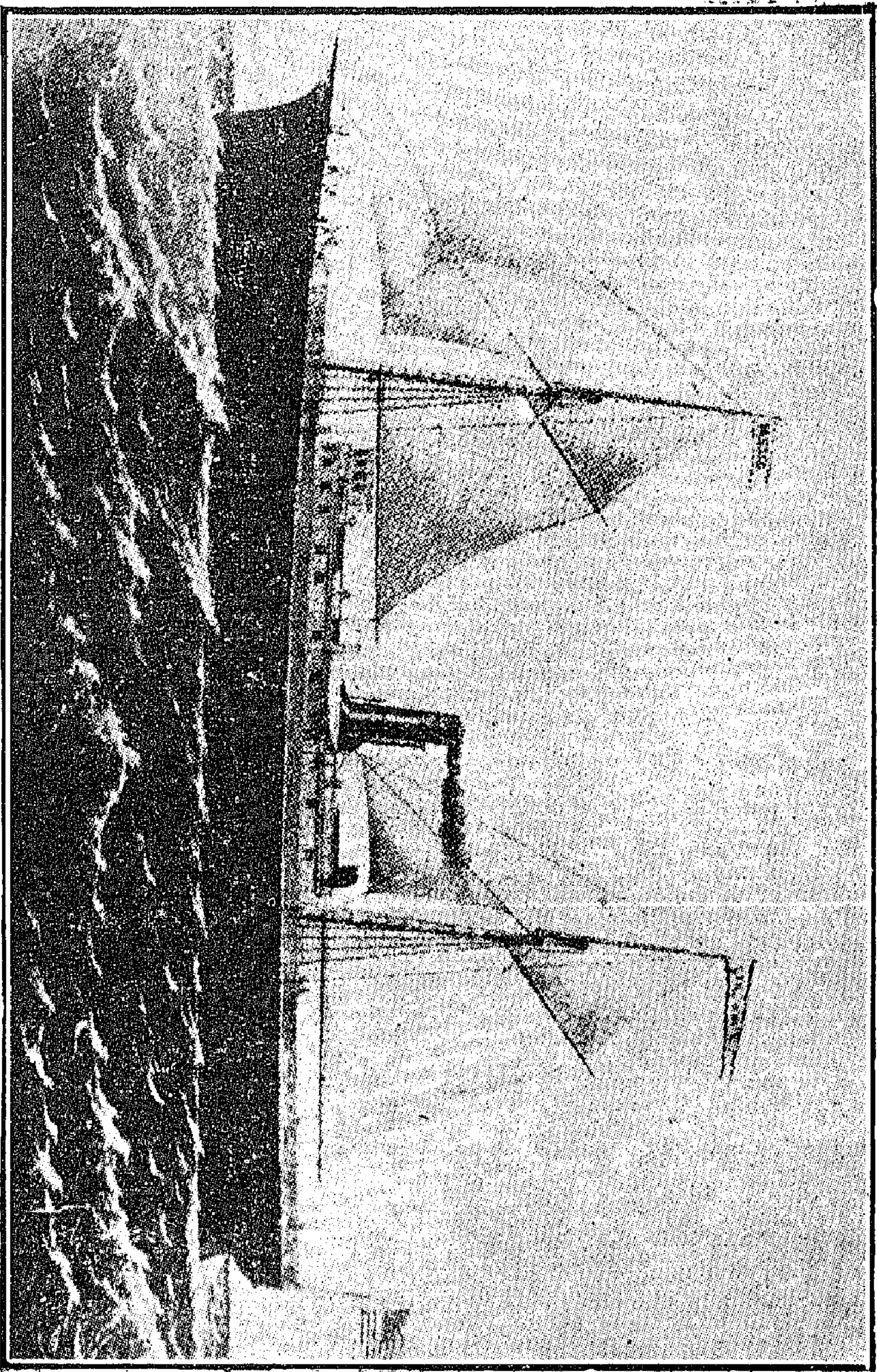
وبالنسبة إلى حالة العالم القديم وطبيعته وظروفه يمكن اعتبار التعليم البحري قديماً إنما كان بطريقة التجارب والأعمال اليدوية أكثر مما كان بطريقة التلمذة والتحصيل العلمي ، وعلى ذلك تكون السفينة الشراعية التجارية هي المدرسة القديمة



(شكل ١٠)

المركب الشراحيّة التجاريّة التي تعدّ بحق المدرسة القديمة التي خرّجت الملاحين القدماء.

The American ship « Tusitala » under full sail, with owner on board



(شكل ١١)

السفينة الشراعية وقد جهزت قديما بالقوى المحركة المساعدة لتسييرها أثناء الرياح المعاكسة

General Whitney

التي خرجت الملاحين القدماء (شكل ١٠)

وهؤلاء الملاحون القدماء الذين سجل لهم التاريخ فضل رجولتهم ونشاطهم وشجاعتهم وخدمتهم لمدينة ورخاء العالم كانوا في غنى عن أن يدرسوا درساً راقياً. فكان الربان «يحمد ربنا ويشكر فضله» إذا كانت سفينته «وهو في المحيط» بعيدة عن طريقها (مركزها الجغرافي) بنحو ٥٠ ميلاً وينتظر الشمس في اليوم التالي أو الذي يليه لمعرفة مكانه من الكرة الأرضية الواسعة ١١ وحالة الملاح قديماً كانت كحال زميله الطبيب والمحامي، فكان يكفي أن تدعو نفسك طبيباً، وأن تنقطع إلى حد ما إلى مهنة الطب وانت لا تعرف عنها لاقليلاً ولا كثيراً بل لقد كان جائزاً أن يكون الطبيب «صياد سمك». ثم كان المحامي على حد القول «واسطة خير» أكثر منه رجل قانون

زوال السفينة الشراعية تدريجياً

يغير نظام التعليم البحري

وكان لتطور العلوم والفنون أثره على الملاحة كفن، وابتدأت السفينة الشراعية تختفي تدريجياً في الوقت الذي جهزت فيه السفن الشراعية بالقوى المحركة المساعدة لتسييرها أثناء هبوب الرياح المعاكسة، وبذلك ظهرت مرحلة جديدة في العلوم البحرية وفنون سلك البحار.

وهكذا أخذ الناس يشعرون بضرورة إعداد رجال يتولون قيادة السفن في حالتها الجديدة، والمعروف أنه ظهرت في ذلك الحين الرغبة في تنظيم التعليم البحري وقبول طلابه بصفة تلاميذ، ثم قدر الناس الحاجة إلى تنظيم تعليم الصناعة البحرية كتعليم مدرسي بدلاً من الالتحاق في الدرجات الدنيا. ولكن هذه الحالة لم تدم لحسن الحظ، لأن السفينة الخشبية التي كان ربانها غالباً هو صاحبها وضامن تأمينها والمصدر والمورد والسمسار والوكيل والقائم بكل وظيفة أخرى في ميدان التجارة البحرية قد ابتدأت تختفي، لأن السفينة المصنوعة من الحديد والصلب تسييرها الماكينات أو الماكينات والشرع معاً قد ظهرت في أفق الشؤون البحرية حاملة البضائع والركاب

لتربط العالم بتبادل المنفعة وحسن التفاهم . (شكل ١١)
ويظهر اختراعات جديدة في أدوات الملاحة وارتقاء الملاحة كفن
وانتشار البخار رؤى أن السفينة الشراعية التي كانت أعدت للتعليم البحرى
التجارى لا تصلح لمهمتها تماماً إلا بتجهيزها بمحركات ميكانيكية مساعدة وبذلك
أعدت جميع الدول البحرية سفناً مدرسية مجهزة بالشرع والقوة الميكانيكية .
واليوم وقد سادت القوات المحركة كل الصناعات وظهر نفوذ مملكة
البحار العالمية ، وانتشرت البحوث الاقتصادية والاجتماعية ، رأت الدول
البحرية العالميه أن رفع مستوى التعليم البحرى التجارى أمر لا مناص منه فان
ربان فى باخرة تعبر المحيطات من الوظائف التى قبلها تقارن بها وظيفة أخرى
فى العالم من ناحيه المسئولية والنفوذ

ذلك لأن الباخرة العظيمة التى تعبر المحيطات تحمل آلاف من الأنفس
وتقدر قيمتها بملايين من الجنيهات وتعد مملكة صغيرة من ممالك البحار
العالمية جديرة بالتقدير والاعتبار - وربانبة مثل هذه الباخرة - وهم حكام
مملكة البحار العالميه - يتمتعون أثناء القيادة بسلطه دونها أى سلطان ، فان
كلية يلقيها الربان تعد قانوناً واجباً لإطاعته .

ورجل هذه مسئوليته وهذا نفوذه يجب أن تمر عليه ظروف وتجارب
وأدوار تعده لمثل هذه السلطه المطلقه ، ثم من واجب الأمه أن تهيب لرجالها
ظروف إعدادهم لمثل هذه المسئوليه .

مرحلة التعليم البحرى التجارى الحالية

وقد مضى اليوم الذى يمكن الشاب أن يتعلم فيه الفنون البحرية وقيادة
السفن وأن يتخذها مورداً لرزقه فى عالم الشؤون البحرية الحديث بأن يلتحق
فى عمل ثانوى كخادم أو بحرئ عادى أو أحد عمال الشحن والتفريغ فى سفينة ،
ذلك لأنه إذا التحق بالسفن قبل تعلم مبادئ الملاحة وسلك البحار نظرياً يظل
شاعراً بهذا النقص عدة سنوات ، فان ظروف سفينة اليوم غير ظروف
سفينة الماضى وإذا كان ملاح الزمن السالف قد استطاع أن يتعلم مهنته بصفه

عملية محضه ، فان الملاحة اليوم علم لا تصلح السفينه التجارىه المشتغلة ليل
نهار بالنقل والتفريغ والشحن أن تكون مدرسة له .

فالسفينة الشراعية قد مضى عهدها واندثرت بزوالها طريقه التعليم
القديمه ، وبات على طلاب الفنون البحريه أن يبحثوا عنها بحيث تلائم سفينة
اليوم وظروفها . وطالب يلتحق بـ ساخرة دون أى تعليم بحرى سابق يكون
مركزه فى موقف الشدة كمسافر لا يعلم عن البحر وشئونه شيئاً .

وعدا ذلك فقد يدرك أن الملاحين اليوم يعملون فى ميدان منافسة
عالمية مكشوفة ، لا يفوز فيها إلا الرجال الذين أعدتهم امتهم للكفاح التجارى
فوق أمواج البحار

فان التجارة البحرية الدولية تسير اليوم على قاعدة أقل تكاليف للنقل
وأكثرها عناية بوسائله وتسهيله ، وهذا معناه كما ترى أن أصحاب البواخر
ورجال التأمين والمشتغلين بالصناعات البحرية يقيسون رخاءهم بمقياس يتناسب
مع مبلغ كفاءة وحسن استعداد وكمال رجال البحرية التجارية ، ومن ثم وجب أن
يكون الملاح رجلاً بحرياً كفوءاً حاصل على قسط وافر من الثقافة والتعليم الراقى

الولايات المتحدة وقيادتها للتعليم البحرى التجارى فى العالم

أما أن السفينة الشراعية قد وصلت إلى قمة المجد فى القرن الثامن عشر
بمجهود الولايات المتحدة الامريكية فحقيقة تاريخية ثابتة ، فقد أمد النبوغ
الامريكى العالم بأنواع مختلفة من السفن الشراعية ، يلذ للباحث أن يتتبع تاريخها
المجيد ، ومن بينها السفن الشهيرة Cape Horn & Baltimore Clippers
التي ساهمت بقسط وافر فى تاريخ البحرية التجارية الامريكية .

فقد كان من تقاليد الشباب الامريكى فى الفترة من ١٨٢٠ - ١٨٦٠
أن يتخذ البحر مهنة لا يقصد الوصول إلى درجة ربان فحسب ، بل كانت رغبته
أن يملك الربان سفينته ويتاجر فى العالم البحرى كمصدر ومورد ووكيل وضامن
تأمين على سفينته

وطموح الربانة الامريكين القدماء دعاهم أن يشحنوا مراكبهم بالبضائع

الامريكية وأن يقودها إلى أوروبا والشرق ، وهناك يبيعون حاصلات أمريكا ، وكثيرا ما يبيعون نفس السفينة ويعودون إلى أمريكا ليكرروا هذه الصفقات التجارية الممتازة . وأنت ترى أن ملاحين قاموا بهذه الأعمال كأفراد ، لابد أن يقدر لهم ما كانوا عليه من همة ونشاط وتفوق صحيح في ميدان الملاحة البحرية التجارية .

وبعد انقضاء الفترة التي أصيبت فيها شؤون الملاحة الأمريكية التجارية بكساد ، وطد أهل العالم الجديد العزم على أن ينظموا أنفسهم في البحار ، وأن ينالوا نصيبهم من الثروة والفخار في ميدان البحرية التجارية ، أسوة بغيرهم من أمم الأرض

ومن دواعي السرور أن يلاحظ الباحث أن الولايات المتحدة ، لكي تعد ملاحين ومهندسين بحريين لبحريتها التجارية في أقصر وقت ممكن ، قد سهلت في بادئ الأمر الحصول على الدرجات البحرية وشجعنها بكل الوسائل ثم سارت بها تدريجيا في ميدان الترقى والاعتبار

وكان المقصود من هذه السياسة الحكيمه استمالة الشبان الأمريكيين وترغيبهم في الحياة البحرية حتى يتيسر للدولة أن تعد العدد الكافي لرجال الأسطول التجارى من شبابها تدريجيا ، ثم ترفع مستوى التعليم البحرى وتشدد في منح الدرجات البحرية .

وحسبك أن تتصفح صورة اللوائح البحرية التي وضعت للحصول على درجة ضابط ثالث وضابط ثان بحرى من عام ١٩١٤ - ١٩٣٣ لتتبع سياسة المجالس البحرية الأمريكية إزاء رفع مستوى التعليم البحرى تدريجياً وتنشيط الراغبين فيه في أول الأمر ثم التشديد في الحصول على الدرجات البحرية تدريجيا . على نحو ما فعلت غيرها من الدول البحرية

المجلس البحرى الأمريكى

The Board of Supervising Inspectors
Steamboat Inspection Service

أعتقد أن كثيرين من قرائى بهمهم أن يعرفوا ما هو المجلس البحرى الأمريكى وما علاقته بالتعليم البحرى التجارى ، ولذا أنقل إليهم الكلمة الآتية ، مقتبسة من نشرة أعدتها الحكومة الأمريكية ، لطلاب علم النقل البحرى والشئون البحرية التجارية بالجامعات الأمريكية :

المجلس البحرى الأمريكى هو المصلحة البحرية التى ترخص للضابط البحرى والمهندس البحرى بمزاولة مهنتيهما فى المراكب التجارية الأمريكية . إذ لا يجوز للمتخرج من الأكاديمية البحرية العسكرية الأمريكية ، ولا لخريجى السفن المدرسية إلا عدد اديه الحكوميه ، ولا لمن خدم وتمرن فى البحار والمحيطات عشرات السنين كبهار أو تلييد ، أن يزاول مهنته فى المراكب الأمريكية قبل أن يحصل عل إجازة من المجلس البحرى الأتف الذكر .

والإجازة لا تعطى للطلاب إلا بعد تأدية امتحانات لكل درجة ، وللدخول فى الامتحانات شروط بعضها خاص بمدة التمرين ، وبعضها خاص بالمؤهلات العلمية الفنية ، وبعضها خاص بالكشف الطبى . الخ ويعتبر السماح بتأدية الامتحان اعترافاً بتجارب الطالب وخبرته ، واعتماداً لمؤهلاته العلمية والفنية ، ويعد الاعتراف والاعتماد المذكوران أساساً لمنح الدرجة البحرية لا فى أمريكا وحدها ، بل فى جميع دول العالم البحرية . فالمجلس البحرى الأمريكى بالنسبة للأمريكى كمجلس التجارة البريطانى British Board of Trade ؛ وهو بالنسبة للضابط البحرى الأمريكى والمهندس البحرى الأمريكى أيضاً كمصلحة الصحة العموميه بالنسبة للراغبين فى مزاولة مهنة الطب ، وتعد إجازاته دولية لمزاولة مهنة الملاحة فى الدرجات التى يعينها .

وقد تفضل جناب المحترم (Hon. N. D. Hoover) مفتش عام المجالس البحرية الأمريكية والمدير العام المساعد لمصلحة الملاحة الأمريكية

بمراجعة كل ما كتبه عن التعليم البحرى التجارى فى العالم بصفة عامة والولايات المتحدة بصفة خاصة ، وأقر كتابى ، على نحو ما تراه فى كتابه إلى المفوضيه المصريه بامريكا المملحه صورته بهذه الرسالة . وأنا أعتقد أن جنابه أبدى اهتماماً بهذا الموضوع كما استنتجت ذلك من حديثه لى قبيل عودتى إلى مصر بعد انتهاء بعثتى ، بعامل الرغبة فى أن يكون ذا فائدة للقارىء المصرى بصفة عامة ، والذين بهمهم أمر مصر والملاحه بصفة خاصه ، فاستحق بذلك أخلص الشكر وأطيبه .

نبذة تاريخية عن المجلس البحرى الأمريكى

أما من ناحية التشريع البحرى فيرجع تاريخ هذا المجلس إلى يوم ٧ يوليه سنه ١٨٣٨ حيث أقر مجلس الأمامه - النواب والشيوخ - انشاءه ومداه بالسلطه الكافيه ليكشف على أجسام السفن التجاريه وغلاياتها ، بقصد سلامه الأرواح والركاب فى السفن البخاريه والسفن التى تسير بالبخر والشرع معاً . وكان تعيين المفتشين البحريين من اختصاص السلطه القضائيه فى الولاية ، فيعين القاضى المفتش البحرى على نحو ما يعين قضاة مصر الخبراء الاختصاصيين فى الحسابات والتجارة والمشاكل الفنيه ، وكان المفتش البحرى يتقاضى فى ذاك اليوم خمسه دولارات كاتعاب عن كل باخيرة يفحصها . ونص القرار البرلمانى السالف الذكر على ما يجب على المفتش العناية به بصفة خاصه ، كقوارب النجاة وأنوار الاشارات ، وطلبات الحريق ، وخراطيم المياه ، واستعمال السلاسل الحديدية والقضبان الحديدية فى ادارة الدفه بدلا من الحبال لمقاتلتها وضمانه السلامه إلى حد ما . وأما الغلايات فكان يكشف عليها كل ستة شهور لمعرفة حالتها ، وجسم السفينه كل سنة ، وطالب هذا المشروع البرلمانى أصحاب البواخر باستخدام مهندسين اكفاء وبوضع شهادة الكشف فى مكان بارز من السفن ليطلع عليها الجمهور .

وقد عدل هذا القانون بمقتضى قانون يوم ٣ مارس سنه ١٨٤٣ الذى طالب أصحاب البواخر بأن يجهزوا سفنهم بدفات احتياطية ، وأعفيت بعض السفن من بعض شروط القانون القديم . وأما قانون ٣ مارس سنه ١٨٤٩ فقد حتم

على جميع السفن استعمال أشارات الأنوار جميعها

المجلس البحرى الأمريكى الحالى

ثم أقر مجلس الأمة قانون ٣٠ أغسطس سنة ١٨٥٢ وهو يعد التاريخ الحقيقى لإنشاء المجلس البحرى الحالى ، ويعرف هذا القانون بأنه قانون البواخر Steamboat Act. فقد عدل قانون سنة ١٨٣٨ وقرر تعيين المفتشين البحرىين كموظفين حكوميين وإنشاء المجالس البحرية المحلية ، ونص على ضرورة استخدام قوارب النجاة والعوامات للأفراد وغيرهما من أدوات النجاة ، ثم نص على وجوب منح اجازات للمهندسين البحرىين لكى يزاولوا مهتهم فى السفن وكذلك مرشدى السفن التى تحمل ركابا وعلى فحص وتسجيل الألواح الحديدية التى تبنى منها الغلايات ويعتبر عن العموم الأساس الذى شيد عليه المجلس البحرى الأمريكى الحالى

وقد أدخلت على هذا القانون تعديلات بسيطة مناسبة بمقتضى قوانين ٣ مارس سنة ١٨٥٣ و ٢٩ ابريل سنة ١٨٦٤ و ٨ يونيه سنة ١٨٦٤ ، و ٣ مارس سنة ١٨٦٥ ، و ٢٥ يوليه سنة ١٨٦٦ .

وفى ٢٨ فبراير سنة ١٨٧١ أقر مجلس الأمة الأمريكى قانوناً نظم به إدارة هذا المجلس ، ومع أن هذا القانون قد عدلت أجزاءه فى مناسبات إلا أنه يعتبر حقاً المحور القانونى الذى تسير بمقتضاه الادارة الحالية ، فقد نص على تعيين مدير للمجلس أسماه المفتش العام لمجلس البحرية الأمريكية وعين مجلس المراقبة البحرية وحدد مواعيد اجتماع هيئة المجلس ومكان الاجتماع ومهمة المجلس على العموم . ثم أعطى المجلس السلطة التى يتمتع بها الآن من كشف البواخر وفحصها وفحص أجزاء بنائها وإقرار امكان استعمالها من عدمه ، والغلايات وأدوات النجاة لسلامة الأنفس من الملاحين والركاب وحفظ مال الأمة وسمعتها واختبار جميع المشتغلين بالملاحة البحرية والهندسة البحرية ، والإشراف العام على البحرية التجارية الأمريكية على نحو ما تقوم به المجالس البحرية فى العالم أجمع .

واللائحة التي اتخذت أساساً لهذا التشريع قد وضعت بدقة وحكمة جعلتها خير قانون وضع في الشؤون البحرية التجارية فقد حققت جميع الأعراض التي وضعت من أجلها .

وهكذا ترى أن المجلس البحري الأمريكي قد تخطى عمره التسعين سنة ومع ذلك فقد كان ولا يزال ساعد الحكومة الآمن في حماية الأرواح والثروة المعرضة لخطرات البحار .

وبما أن الغرض الأساسي من خدماته إنما هو تخفيف نكبات الملاحة وحماية الأرواح ، وقد قام هذا المجلس بوظيفته بكل قوته ، إلا أنه من المعتقد أنه لا يزال هناك كثير مما يجب عمله لزيادة ضمان سلامة الإنسان وثروته فوق أمواج البحار .

ومعلوم أن المجلس البحري الأمريكي عبارة عن مصلحة حكومية تابعة لوزارة التجارة الأمريكية ويدير هذا المجلس رؤساؤه في الإدارة العامة بمدينة واشنطن عاصمة الولايات المتحدة الأمريكية .

وقد قسم المجلس الولايات المتحدة إلى أحد عشر قسماً جعل له في كل منها مجلساً بحرياً محلياً يديره رئيس محلي ، ويجتمع هؤلاء الرؤساء المحليين مرة في كل سنة بمدينة واشنطن بهيئة مجلس عام لإدخال ما يرويه مناسباً للظروف من التعديلات على اللائحة العامة للمجلس .

ويقسم كل مجلس محلي دائرته إلى أقسام محلية ثانوية ، يعين فيها مفتشين بحريين ومهندسين بحريين للكشف على البواخر - الجسم - والمراكبات ، والغلايات ثم يعين في بعض المجالس المحلية الكبرى ، كمجلس نيويورك ، مساعدي مفتشين - من الربابنة والمهندسين البحريين لمعاونة المفتشين في أعمالهم .

هذا وهناك مفتشون متنقلون . وهؤلاء يعينون في وظائفهم على سبيل الترقية أما من المفتشين المحليين أو من مساعديهم ، أو من المتخصصين في فحص مواد بناء السفن وأدوات الانقاذ في المصانع لأقرارها .

والمفتشون المختصون بجسم السفينة ينتخبون من ضباط البحرية التجارية ، والمختصون بغلايات السفن من المهندسين البحريين .

علاقة المجلس البحري الأمريكي بالسفن الأجنبية

في المياه الأمريكية

اعتراف أمريكا بالرايات البحرية الأجنبية

ترتبط حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ببقية الحكومات البحرية العالمية المهمة بمعاهدات بحرية على سبيل تبادل معاملة سفنها وسفن الدول الأخرى في المياه المحلية لكليهما . وبمقتضى هذه المعاهدات يفحص المفتشون البحريون الأمريكيون بواخر الركاب الأجنبية التي ترسو في المياه الأمريكية لنقل الركاب من رعايا حكومة الولايات المتحدة الأمريكية بقصد التأكد من أن هذه البواخر تتفق حالتها مع مانص عليه قانون الدولة التي تحتوى عليها . ولكي ترتبط حكومة أمريكا مع إحدى الدول البحرية التجارية المهمة بمعاهدة بحرية تجارية يجب أن تكون لأئحة الدولة الراغبة في المحالفة التجارية البحرية متفقة مع لأئحة المجلس البحري الأمريكي بالتقريب وتشريعها البحري في مرتبة التشريع البحري الأمريكي .

وهذا ليس معناه أنه لا بد من أن يكون قانون الدولة المحالفة هو نص قانون أمريكا ، بل لا بد أن يكون قانون الدولتين البحري التجاري مماثلاً في المبادئ الأساسية البحرية لكي تعترف أمريكا بالراية الأجنبية البحرية التجارية .

وبما يجب ملاحظته أن المجلس البحري الأمريكي لا يتعرض بحال لمراكب الدول الأخرى التجارية الراسية في المياه الأمريكية المعدة لنقل البضائع فقط ، بينما تفعل بعض الدول البحرية غير ذلك .

وأما مراكب الركاب التي ترسو في المياه الأمريكية بقصد نقل الركاب الأمريكيين ، ولا ترتبط دولتها مع الولايات المتحدة بمعاهدة بحرية تجارية لتبادل المعاملة ، فإن المجلس البحري يفحصها للتأكد من أن حالتها وصلاحياتها للملاحة تتفق مع ما يتطلبه التشريع البحري التجاري الأمريكي .

الولايات المتحدة الأمريكية تكون لجنة خاصة

لدراسة التعليم البحري التجارى وإعداد رجاله

أما اللجنة الخاصة التى أقر المؤتمر الأهلى الرابع للشئون البحرية التجارية الأمريكية تكوينها بقصد بحث التعليم البحري التجارى فقد كانت فى أوائل عام ١٩٣١ وقد تكونت على الشكل الآتى :

جناب الأميرال كون (Admiral Cone) ، و جناب مسـنـر (Mr. C. W. Sanders) ، و جناب القومندان البحري العسكرى (Commander Ritter) ، و جناب القبطان « تومب » ، قومندان السفينة المدرسية بنيويورك ، و ممثل جمعية أصحاب البواخر (H. B. Walker) ، و ممثل جمعية الربانية الأمريكين (Capt. Milken) و ممثل جمعية بواخر البحيرات العظيمة (Mr. G. A. Marr) و ممثل البورصة التجارية البحرية لولاية نيويورك (Mr. J. W. Magie) و جمعية المهندسين البحريين (Mr. W. F. Yates) و اتحاد البحرية الدولى (M. Robert Tuttle, and Capt. Libby) و شركة تكرير الغاز « نقل البنرول » (Capt. Peterson) و جمعية أصحاب البواخر الأمريكية بـغرب أمريكا على المحيط الباسفيكى ، و قد مثل وكيل الربان (Chief Mate James Hanna) رجال البحرية التجارية الأمريكية .

الأنظمة التى عيّنت اللجنة بدراستها

أما مهمة هذه اللجنة فكانت دراسة الأنظمة الآتية واختيار أصلحها لإعداد رجال بحريين يتولون قيادة البحرية التجارية الأمريكية فى البحار :

- ١ - نظام الأكاديمية البحرية العسكرية الأمريكية .
- ٢ - أكاديمية خفر السواحل الأمريكية .
- ٣ - التعليم فى المراكب الشراعية .
- ٤ - ذات الماكينات المساعدة .

٥ - التحاق الطلبة الأمريكيين بالسفن الأمريكية التجارية كـتـلامـيـذ
صناعة (Apprentices) .

٦ - التعليم كبحريين عاديين وعمال في المراكب .

٧ - إنشاء أكاديمية للبحرية التجارية الأمريكية .

الأكاديمية البحرية العسكرية الأمريكية

U. S. Naval Academy

الأكاديمية البحرية العسكرية الأمريكية Annapolis من أكبر - إن لم
تكن أكبر - جامعة عسكرية بحرية في العالم .

وتتميز هذه الجامعة العسكرية بتأهيل وإعداد ضباط بحريين يستطيعون
أن يقوموا بأي عمل في أو إداري في البحرية الأمريكية مهما كان نوعه .
فقد يكون أحد الضباط قائداً لبارجة أمريكية اليوم وينقل غداً في وظيفة
كبير مهندسى بارجة أخرى ، أو مديراً لمحطة إشارات بحرية ، أو قومنداناً
للمدفعية ، أو مهندساً لبناء السفن الأمريكية ، أو محام مدني وعسكري ، وعدا
ذلك فقد تراه مشغولاً بالأعمال الحرة بعد تخرجه من الجامعة مباشرة أو بعد
مدة خدمة بسيطة .

ويرجع الفضل في هذه الميزات أولاً الى طريقة التعليم في الجامعة
وما يتطلبه الالتحاق بها من المؤهلات العلمية الراقية والتفوق
في امتحانات المسابقة العامة قبل القبول - ويشترط في الراغب في امتحان
المسابقة أن يكون قد تخرج من المدارس الثانوية (البكالوريا) على الأقل .

وعدد طلاب هذه الجامعة هو ٦٠٠ طالب موزعين على ٤٨ مقاطعة
التي تتكون منها دولة الولايات المتحدة الأمريكية بالنسبة لعدد السكان .

ويجب أن يكون الطالب في سن لا تتجاوز الثانية والعشرين عاماً وأن
يرشحه للجامعة إما عضو مجلس النواب أو عضو مجلس الشيوخ - ولرئيس
الجمهورية عدد محدود يرشحه للتقدم لامتحان المسابقة أيضاً .

والتعليم في هذه الجامعة مجاني ، ويمنح الطالب ملابسه وأكله مجاناً أيضاً

ومبلغ ستين دولاراً شهرياً مصروفاً للجيب ، ويتعهد الطالب بأن لا يدخن في السنة الأولى وألا يطلب أجازات في السنة الأولى أيضاً .

والعلوم الأساسية التي تدرس في هذه الجامعة هي الفنون البحرية العسكرية ، والملاحة البحرية وسلك ، البحار والهندسة البحرية وهندسة بناء السفن ، واللاسلكي والتلغراف والاشعارات ، والاقتصاد السياسي والجغرافيا البشرية والاقتصادية والجغرافيا التاريخية ، والرياضة العالية ، والقانون الدولي والقانون البحري العسكري ، وإدارة الأعمال والتربية البدنية .

وبعد أربع سنوات يمنح الناجح دبلوم الجامعة ورتبة ملازم بحري عسكري ويعين باحدى المراكب البحرية العسكرية الأمريكية في غير المياه الأمريكية ، ويجوز له في بحر هذه السنة أن يعتزل الخدمة إذا رغب في الأعمال الحرة .

والغرض الأساسي من هذا النظام الجميل إنما هو إعداد رجال يستخدمهم « العم سام » في حماية مصالحه وأملاكه ، وإعداد تربية عالية منظمة ، بحيث يستطيع الراغبون في الأعمال الحرة أن يجدوا في أنفسهم الاستعداد العلمي والفني لمزاوتها سواء بعد التخرج من الجامعة مباشرة أو بعد مدة طويلة كانت أو قصيرة .

والمسألة التي واجهتها اللجنة هي هل يصح أن توصي المؤتمر الأهلي للشئون البحرية التجارية الأمريكية بتكليف الحكومة بإعداد ملاحين ومهندسين بحريين للبحرية التجارية الأمريكية من خريجي هذه الجامعة العسكرية ؟ وبعد بحث عميق تقرر صرف النظر عن هذه الفكرة ، لأن وظيفة الملاح في المراكب التجارية تختلف كل الاختلاف عن وظيفة الضابط العسكري البحري .

أولاً لأن هذه الفكرة ستعطل سير الأعمال في البحرية التجارية ونظامها فان عاصفة من الخوف لا بد أن تهب على جميع رجال البحرية التجارية الحاليين . فالبحري التجاري يرى ميدان الترقى قد سد في وجهه مهما حاول أن يرقى معارفه ومداركه الفنية لأنه مهما حاول لن يستطيع أن يكون في صف خريج الجامعة البحرية العسكرية من الناحية النظرية . والضباط والمهندسين الحاليين يخشون

التنافس المقبل . والربان ورئيس المهندسين سوف يعملون مع ضباط يعدون دخلاء على السفينة التجارية ، ومدير البحرية يكون في مركز حرج لأن ضباطه ومهندسيه وربابنته في اضطراب بحمله مسئولية خطيرة في ميدان الشؤون البحرية التجارية .

وعدا ذلك فان خريج الجامعة البحرية العسكرية إذا عين ضابطاً ثالثاً في سفن تجارية في أول عهده لمدة سنة يظل تنقصه معرفة السفن التجارية واجزائها والنظام الداخلي في السفن التجارية اذا قارنته برجل عاش وعمل سنين وترقى في أعمال السفن التجارية .

« فريجو الجامعة البحرية العسكرية لا يختارونه البحرية التجارية وظيفة لهم ، ومعلوم أن الجامعة البحرية العسكرية الأمريكية تخرج سنوياً ١٥٠ ضابطاً ، ومن بين هؤلاء عدد لا يكاد يذكر قد يختار البحرية التجارية وظيفة له ، ذلك لأنه إذا لم يعين في الأسطول البحري الأمريكي فيمكن أن يقوم بعدد كبير من الأعمال خير له من البحرية التجارية ولا سيما وقد أعده نظام دراسته وتحصيله في الجامعة الى هذا الاختيار .

وفضلاً عن ذلك فليس هناك تشابه بين العمل اليومي في السفن التجارية والسفن الحربية . وعلى سبيل المثال أذكر أنه إذا رغب ضابط في البحرية العسكرية أن ينقل طلبته من مكان لآخر فكل ما عليه هو أن يصدر أمراً بنقلها وكفى . وأما زميله في السفينة التجارية إذا عن له مثل ذلك فعليه أن ينقلها بنفسه ويصح أن يساعده عامل بسيط يناوله العدد التي يستخدمها في عملية النقل . وكذلك الضابط الثاني في باخرة تجارية عندما يربط مركبه في الميناء عند رسوها فان عليه أن يعمل بيديه في إدارة الونش والحبال وغيرها ويعاونه أربعة بحارة كل ما عليهم أن يتبعوه في العمل .

وأنت تفهم أن هناك فرقاً بين إصدار الأمر بعمل شيء وبين عمل الشيء بنفسك فان الضابط في الأسطول العسكري محاط بسياسج من النظام ، ويستند على سلطة العقاب ، ويصح أن تنقصه حكمة الزعيم الطبيعية . وأما رجال الأسطول التجاري فلا بد لهم من هذه الحكمة الطبيعية لكي يتدرجوا في

سلك القيادة بنجاح ، لأن القانون البحرى التجارى ينقصه سياج النظام العسكرى ، وسلطة العقاب الحربى ، ولا بد للضابط البحرى التجارى أيضاً أن يعرف كيف يعمل كل عمل يصدر أمره إلى رجاله بتأديته .

وفضلاً عما تقدم فإن الضابط فى البحرية التجارية إنما أعد عملياً للشئون التجارية ويتعذر على مثل هذا الضابط أن يدير المناورات العسكرية فى البحار ، وأن يقدر مرمى قنابل بوارج العدو ، كما يتعذر على الضابط العسكرى أن يشحن سفينة ويفرغها فى عدة موانى وأن يتعهد صيانتها وإدارتها كتاجر . ولاختلاف المهنتين تماماً قررت اللجنة أن لا توصى على إعداد رجال الأسطول التجارى من خريجي الجامعة العسكرية .

أكاديمية خفر السواحل الأمريكية

والغرض الأساسى من خدمة خفر السواحل إنما هو مطاردة المهربين ، ولذلك فإن أعمال خفر السواحل فى البحرىه محدودة جداً وبسيطه جداً من ناحية الملاحة البحرىه ، لأن هذه الأعمال بطبيعتها لا تهىء للمشتغلين بها فرصة الخبرة البحرىه ، وتطبيق نظريات الفنون البحرىه عملياً فى بحار العالم ومحيطاته ، وذلك لأن كل سفريات خفر السواحل قصيرة جداً وبالقرب من الشواطىء ، وهذا ما يدعو لأن تكون سفنها صغيرة الحجم ليتسنى لها أن تطارد المهربين فى الخلجان ، ومداخل الأنهر الصغيره ، والمياه القليلة العمق ، بل لقد صح اختيار الدول البحرىه على استخدام اللنشات السريعة فى هذه المهمه

وواضح مما تقدم أن رجال الأسطول العسكرى فى مستوى أرقى من مستوى رجال خفر السواحل من ناحية الملاحة البحرىه ، لأن الاساطيل البحرىه لا تظل راسية فى موانى الدولة طول السنه أو تسافر على شواطئها فقط ، بل عليها أن تقوم بمناورات ورحلات سنويه فى محيطات العالم وبحاره .

ورجال لا تتعدى خبرتهم فى الملاحة البحرىه شواطىء بلادهم ، وتنقصهم الدراية فى التجارة البحرىه ، لا يجوز أن يعتمد عليهم فى إعداد ملاحين للبحرية التجارية ، ولا سيما وأنه من المعلوم أن شركات التأمين البحرى فى

العالم ترفض التأمين على أى باخرة تجارية تسافر فى البحار والمحيطات إذا عهد بقيادتها إلى أى قومندان بحرى تنحصر خبرته البحرية فى خفر السواحل ،
مهما طالت مدة خدمته ، ومهما كانت رتبته فى بحرية خفر السواحل .

والرجال الذين لا تثق فى خبرتهم فى الملاحة البحرية شركات التأمين فى العالم ، لا يجوز أن تقر هذه الشركات اعتبارهم أساتذة لرجال البحرية التجارية ، ولا سيما وأن الملاحة الساحلية جزء بسيط مما يفرض إتقانه عملياً على ملاحى المحيطات والبحار ، والمسلم به أن البحرية مهنة فيه يرجع الحكم فيها إلى التجارب والخبرة التطبيقية ، والتعليم البحرى ليس مجرد تلقين معارف معينة ، وحشد نظريات فى رأس الطالب لاستذكارها كما يستذكر الأدب القديم ، وأشعار الأقدمين ، والقرآن الكريم .

ولما كانت جميع مظاهر أكاديمية خفر السواحل بأمريكا تكاد تكون هى نفس مظاهر الأكاديمية البحرية العسكرية الأمريكية ، قررت اللجنة اعتبار خريجي هاتين الجامعتين البحريتين فى مستوى واحد بالنسبة للبحرية التجارية .

التعليم البحرى فى السفن الشراعية

ليست هناك مناظرة إلا ولها وجهتان ، فالذين يجذون التعليم البحرى فى السفن الشراعية يدعون بأن هذه المراكب هى المدارس التى خرجت للبحريات التجارية فى العالم رجالاً أشداء العزيمة تحمسوا للبحر والبحارة ، وتعصبوا للتجارة البحرية فى المحيطات ، ثم يدعون بأن التعليم فى السفينة الشراعية وحيد من نوعه من ناحية فن سلك البحار العملى .

ويقولون أن الرجل المتخرج من السفينة الشراعية يعد بحاراً عودته الأيام على تحمل المشاق والحياة الجافة ، ولذلك فهو يقدر السلطة والمسئولية أكثر من الشباب الذين وصلوا إلى مركز القيادة فى البحار بمجهود ذهنى لا يتحمل تضحيات وتمرنوا فى بواخر يعدها خريج السفينة الشراعية حياة ترف ونعيم .

- نعم - أن التعليم فى السفن الشراعية يسهل على الضابط البحرى أعمالاً

يدويه قد تمر به في حياته المقبلة سواء أكان ذلك في باخرة تحمل بضائع فقط ، أو باخرة معدة لنقل الركاب ، ثم هي تعدد لطوارىء قد تمر به في البحار ، ولكن هذا ليس معناه أن الرجل الذى تمرن طول حياته البحرية كتلميذ وضابط بحرى في البواخر قد يعجز عن أن يقوم بالأعمال اليدوية أو مقابلة الطوارىء في البحار ، بل يجوز أن يتفوق عليه في هذا الميدان بحار السفينة الشراعية . ثم يقولون أيضاً أن الضابط الذى تعلم في السفن الشراعية كثير الاعتماد على نفسه لما ألفه من تأدية أعمال يدوية لا حد لها يومياً في السفن الشراعية . وهم على ذلك يرون السفينة الشراعية مدرسة عظيمة الشأن بالنسبة لأعداد ملاحين للبحرية التجارية

ومن ناحية أخرى فإن المعارضين للسفن الشراعية كمدرسة لرجال البحرية التجارية اليوم يبنون مناظرتهم على منطق وحقيقة .

فانهم يقولون أن السفن المدرسية اختيرت في عالم الملاحة لتعد رجالاً لقيادة السفن في جميع أطوارها . فاشتركت الغرف التجارية وأصحاب المراكب وضامنو التأمين وكل من يهمهم أمر الصناعات البحرية في أعداد رجال تؤهلهم معارفهم العلمية وتدريبهم البحري لقيادة السفن التى يستخدمها العالم التجارى فى جميع العصور .

والسفينة التى يستخدمها العالم التجارى اليوم ليست مركب الماضى الشراعية بل هى الباخرة التجارية المجهزة بما كينات ومهمات حديثة . وهم يستشهدون بأن البحرية العسكرية فى العالم لا تدرب رجالها فى مراكب شراعية .

وقد أصبح تسلق شراع المراكب الشراعية والزحف على الصواري كل لحظة وقصص المراكب الشراعية حكايات عتيقة . نعم ان هذه الأعمال تمارين رياضية جميلة للطلبة والضباط ، ولكن المتخرج من السفن الشراعية إذا وضعته اليوم على باخرة تجارية حديثة يشعر بحراجه مركزه ونوع من الغرابة وجهل باجزاء السفينة التجارية ونظامها وأعمالها . فقد انقضى عهد المراكب الشراعية وليس هناك ما يدعو اليوم لأن تصبر حتى تزول الرياح للمعاكسة لتسير بسفينتك إلى وجهتها ، ثم لا داعى للانتظار حتى تمر بالقلاع

رياح في أول الليل أو منتصفه أو نهايته ، وأن تظل البحارة يقظة في انتظار الرياح المعتدلة ويجمعون وينشرون قلاعهم أو يرفعون ويخفضون صواريخهم . هذه حياة أصبحت بحمد الله من قصص الرواة ، قاسى فيها البحارة ما قاسوا ، ومنهم من سقط في اليم فابتلعته على الأثر ، وظل زملاؤه يرمونه بأقبح الشتائم لظنهم أنه محتبىء في ثنايا القلاع ، ويحزنون عليه بعد انقطاع أخباره عنهم نهائياً ، ثم منهم من فر من مركبه عند وصولها إلى أى نوع من اليابسة ، ورضى بالهرب غنيمة ١١١

فلم إذن قتل الوقت ؟ ثم لم لا تعد الرجال لنفس الأعمال والمسؤوليات التي سيتولون إدارتها والاضطلاع بها في حياتهم المقبلة ؟ . وبناء على ما تقدم من بحث - ومع علم اللجنة بأن بعض الدول الأوربية لا تزال تعد تمضية جزء من التجارب في السفن الشراعية ضرورة ، قررت اللجنة رفض فكرة التعليم في السفن الشراعية المدرسية .

السفينة الشراعية المدرسية ذات الماكينات المساعدة

ولا ميزة لهذه السفينة على السفينة الشراعية غير أنها تعد نوعاً بسيطاً من الخبرة للمهندس البحري في أعمال الهندسة البحرية والكهرباء . لأن اجتماع الماكينات المحركة المساعدة مع القلاع في السفينة لم يغير في حالها كثيراً لا من ناحية بنائها ولا من ناحية إدارتها .

ثم هي عدا ذلك ليست السفينة الحديثة التي يستخدمها عالم التجارة اليوم ، وعلى ذلك فالتعليم فيها لا يمكن خريجها من إدارة سفينة اليوم بقدر ما تمكن سفينة مدرسية حديثة جداً خريجها في قيادة الباخرة التجارية الحديثة . ولذلك رأت اللجنة أن تضع هذه السفن المدرسية في مستوى زميلتها السفينة الشراعية .

الحاق الطلبة بصفة تلاميذ صناعة بيوأخر شركات الملاحة

قضى قانون « Jones White Act » ، الذي أقره مجلس الأمة الأمريكية

عام ١٩٢٨ بأن تتولى الشركات الأمريكية التي تنتفع بتعهدات نقل البوستان الأمريكية تدريب شبان أمريكيين على أعمال الملاحة والهندسة البحرية بالسفن وأن تلحقهم بباخرها بصفة تلاميذ ضباط ، وأن يتمتعوا بجميع حقوق الضباط الأدبية فى السفينة (١) .

ومما يجب تسجيله للشركات الأمريكية البحرية أنها تعدت ما يتطلبه هذا القانون ، وأظهرت عناية كبرى بالتعليم البحرى التجارى جديرة بالتقدير والاعتبار ، فانها ألحقت أضعاف العدد الذى ينص عاىه القانون من الطلاب ، ثم أعدت لهم برنامجاً بديعاً لتعليمهم البحرى ، ومعظم هؤلاء الطلبة تخرجوا من السفن المدرسية الحكومية ، وبعضهم ابتداء تعلمه البحرى فى باخر الشركات مباشرة ، وعليه أن يمضى مدداً طويلة تنص عاىها لائحة المجلس البحرى الأمريكى . والمسألة التى تدعو للتساؤل إزاء هذا التعليم هى هل يمكن اعتبار هذا النظام سياسة أهلية لأعداد رجال الاسطول التجارى الأمريكى ؟ وأنت تعلم أن خريج السفن المدرسية عاىه تمضية مدة قصيرة لكى يعين ضابطاً ، والطالب الذى التحق دون سابق تعليم بحرى عاىه أن يمضى مدة طويلة ، والمهم فى أمره أنه التحق قبل أن يتعلم أى تعليم بحرى .

ولما كان هم السفن التجارية العراك التجارى والربح المادى ، يعتقد ضباطها ومهندسوها ، وهم المسئولون عن مبلغ نجاح هذا الجهد التجارى قبل أى شىء آخر ، انها لا يمكن أن تعد سفناً مدرسية لرجال البحرية التجارية ، لأن ظروف ومسئوليات رجالها لا تمكنهم من العناية اللازمة بشباب فى حاجة قصوى إلى الرعاية والارشاد فى بدء حياته البحرية .

وعلى ذلك قررت اللجنة أن هذا النظام لا يمكن اعتباره النظام الكامل المنشود .

الالتحاق ضمن عمال المركب كصبي بحرى

أو عامل بالمراكب

لقد خرج هذا النظام فى الماضى رجالاً أكفاء غير ذكاؤهم وما كانوا

(١) اقرأ الجزء الرابع من هذه الرسالة وكيف تساعد الحكومات بحرياتها التجارية ،

عليه من شجاعة ، ألوان خريطة العالم التجارية وغير التجارية . فالعالم مدين
لهؤلاء النوابغ القدماء بما اشتركوا فيه من نشر علم الملاحة وفن سلك البحار
وبمبلغ مساهمتهم في نشر المدنية العالمية .

ولكن العالم اليوم هو غيره بالأمس ، فقد اختفت السفينة الشراعية وارتقى
علم الملاحة الحديث ، وفن سلك البحار وأصبحت لجليها قواعد ونظريات
علمية مبنية على البحوث والتجارب وممارسة الأعمال في السفينة يومياً ، وهذه كلها
تدعو من يُعد نفسه للقيادة في البحار اليوم أن ينتظم في صف الملاحين العصريين .
فقد أصبح من واجب ملاح اليوم أن تتعدى معارفه الأعمال اليدوية
في السفن ، ومعرفة خط سيرها وشحنها وتفريغها ، أو بمعنى آخر ، يجب أن يكون
رجلاً متعلماً تعليماً راقياً ، وتربى تربية فنية ، والمقصود من ذلك أن يعرف
عدا علم الملاحة الحديثة وسلك البحار والهندسة والاقتصاد والتشريع والعلوم
التجارية والاجتماعية إلى حد ما .

وطبيعي أن هذا التعليم الراقى ليس مكانه حيث يسكن صبي البحرى مع
البحرية « والعطشجية » وانت تعلم ان هؤلاء ينقصهم التعليم الابتدائى .
وقد كانت هذه الطبقة من الملاحين عاراً شأن مهنة الملاحة في أمريكا
وأخر مستوى الملاحين الأمريكين حتى عهد قريب ، حيث نظر الأمريكيون
إلى هذه الصناعة البحرية نظرة احتقار يكفى أن تعلم عن مبلغها أنهم كانوا
يضعون على أبواب أنديةهم ومجتمعاتهم لوحة كتبوا عليها « ممنوع دخول
الكلاب والبحارة » !!

والسبب فى انحطاط المهنة إلى هذا الحد يرجع إلى أن البحارة الأجانب
كانوا يفرون من مراكزهم فى أمريكا ويتجهزون فرصة سهولة التجنس
بالجنسية الأمريكية والحصول على اجازة ملاحين ، وفى ذلك الحين كان من
النادر جداً أن يشتغل أبناء البلاد الأمريكين بالملاحة البحرية التجارية .

وقد تمرنت تحت إشراف وإدارة شباب أمريكى أكثر من سنتين فى
مركبين أمريكيتين فقد كان ضابطاً ثالثاً وكنت معه تلميذ ، وكان وكيل ربان
وكنت معه ضابطاً مساعداً ، وقد حدثنى هذا الزميل عن نفسه قال أنه لما

حصل على دبلوم المدارس الثانوية (البكالوريا) عام ١٩٢٠ عين في السفينة المدرسية الحكومية التابعة لولاية ماسوتشوتس تلميذ ضابط بعد تأدية امتحان مسابقة . ولما علم أصدقاء عائلته عن رغبته هذه في البحار ، بعثوا إلى والدته وأخوته برسائل يظهر فيها نوعاً من التعزية والعطف عليهم بمناسبة أن ولدهم المحترم المثقف قد اختار حياة البحارة ١١١

ومن هذا المثل تقدر مبلغ المجهود العظيم الذي قام به قادة الرأي في الشؤون البحرية التجارية في أمريكا حتى نجحوا نجاحاً كاملاً في استمالة الشباب الأمريكي ، وترغيبهم في الأعمال البحرية في دولة غنية جداً بصناعاتها المحلية في وقت قصير جداً . وترتب على ذلك النجاح الشعور بترقية مستوى ضباط البحرية التجارية الأمريكية والدعوة إلى وضع سياسة أهلية للتعليم البحري التجاري ألقت من أجلها اللجنة موضوع حديثنا .

وقد يتساءل القارئ لماذا إذن لم تقرر اللجنة التوصية بإلغاء طريقة منح شهادات بحرية للذين يلتحقون بالمراكب كعمال أو صبيان بحارة - أو بمعنى آخر . لم لا يزالون يمنحون شهادات لغير الذين التحقوا بالسفن كتلاميذ ضباط أو تخرجوا من السفن المدرسية ؟ .

والاجابة على ذلك هي أن المجلس البحري الأمريكي وقوانين الملاحة الأمريكية بالاجمال تحرم أن يكون الضابط المسئول في الباخرة غير أمريكي الجنسية وكذلك المهندس البحري المسئول . ثم يجب أن تكون البحارة من الأمريكيين أيضاً بقدر الامكان بحيث لا يعين كبهار في المركب الأمريكي أجنبي إلا في حالة الضرورة القصوى .

وكل أمريكي له الحق في التعليم الثانوي وفي الجامعة مجاناً ، ورجل هذا حظ في ثقافته والعلم لا شك في أنه يصلح لأن يكون ملاحاً حديثاً سواء تخرج من السفن المدرسية أو من غيرها . وفضلاً عن ذلك فقد ابتدأت السلطات البحرية التجارية تطالب الحاصلين على إجازات بحرية أن يكونوا حاصلين على التعليم الثانوي على الأقل قبل تمرينهم .

يجب ان يكون الملاح رجلاً متعلماً وبحاراً عصرياً

هذا هو ما وصلت إليه اللجنة حتى الآن فقد رأت وجوب كون الملاح والمهندس البحري رجلاً متعلماً وبحاراً عصرياً كما تدعو إلى ذلك حالة عالم الشؤون البحرية التجارية اليوم . إذن وجب أن يكون تعليمه العام راقياً من أساسه وأن يتلقى العلوم والفنون البحرية في سفن مدرسية حديثة مجهزة بأحدث أدوات الملاحة والهندسة البحرية وآلاتها . وأن يعد هذا النظام من التعليم سياسه جديدة تتبعها الدولة ازاء البحرية التجارية والتعليم .

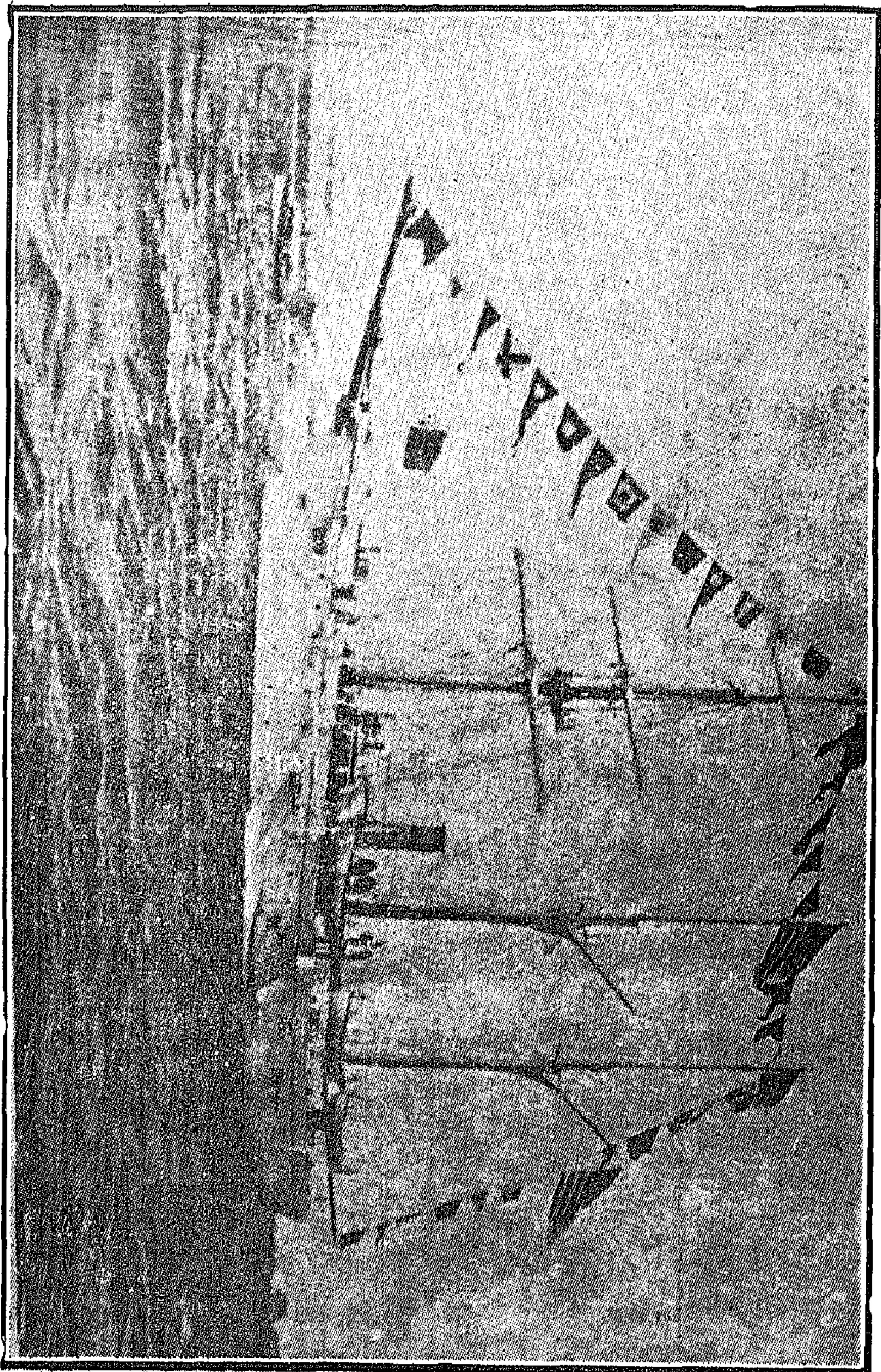
وللولايات المتحدة أربع سفن مدرسية واحدة في ولاية نيويورك (انظر شكل ١٢) وأخرى في بنسلفانيا وثالثة في ماستشوستس والرابعة في المحيط الباسفيكي تابعة لكيفورنيا ، وكل منها تسير بالشرع وبقوة الماكينات المحركة وفيها من القلاع ما فيها .

ويجب أن يكون طالب الالتحاق بالسفينة المدرسية من المقيمين بالولاية التابعة لها السفينة وأن يكون سنه بين ١٦ و ٢١ عاماً وقد أتم سنتين من تعليمه الثانوي بنجاح ويفضل حاملوا دبلوم القسم الثانوي وتتوفر فيهم الشروط الصحية .

وبما أن عدد الطلاب يزيد دائماً على عدد المحال الخاليه بالمدرسه فتقام امتحانات مسابقه في الولاية وتعد قائمه للناجحين ويعينون في السفن بحسب ترتيبهم حتي تملأ الأماكن الخاليه .

والقبول في المدرسه على دفعتين في أول أكتوبر وفي أول فبراير من كل عام ، ومدة دراسته سنتان والعام الدراسي من أول أكتوبر إلى آخر مايو ، وفي هذه المدة تدرس الفنون البحرية النظرية والتطبيقية ، ومن أول يونيو إلى ١٥ سبتمبر تسافر السفينه بطلابها إلى إحدى الموانئ الأجنبية في أوربا للتمرين العملي على الملاحة وسلك البحار والهندسة البحرية .

والمواد التي تدرس لاعداد ضباط بحريين (ضابط ثالث ، ضابط ثان ، وكيل ربان ، وربان) هي الملاحة وسلك البحار وشن البضائع وبناء السفن



(شكل ١٢)

سفينة ولاية نيويورك «المدرسية» نيويورك

New York State Training Ship "New Port"

وثبات المركب والحالة الصحية في السفن وتسيير القوارب بالشرع والمقازيف
والاشارات جميعها والاعمال اليدوية البحرية على العموم .

وأما المواد التي تدرس لاعداد مهندسين بحريين فهي الماكينات البحرية
على اختلاف أنواعها والكهرباء والماكينات المساعدة وأعمال الورش وصيانة
الآلات والحالات الصحية في المراكب .

ويسكن الطلبة في السفينة ويأكلون ويدرسون في مكان واحد كما هي الحال
في سفينة نيويورك New Port . فالأسرة البحرية المصنوعة من القماش
والحبال التي ينامون عليها في الليل تخزن في النهار وتوضع مكانها كراسي وطاولات
تستعمل للأكل ساعة الأكل وللدراسة أثناء الدراسة .

وتحمل هذه السفينة مائة تلميذ ضابط ، وقد منحت ولاية نيويورك
مدرستها هذه سفينة شراعية صغيرة حمولتها ١٦٠٠ طن لاستخدامها كغرف
دراسية وورشة ومكان للتمرين على الأعمال اليدوية وتخزن فيها مهمات المركب .
وتكاليف هذه السفينة ١٠٠.٠٠٠ ريال تدفع منها الولاية ٧٥.٠٠٠ ريال
وتمد وزارة البحرية العسكرية السفينة بكل ما يلزمها سنوياً من التصليح
والترميم ومبلغ ٣٥.٠٠٠ ريال ، والسفينة منحة من الوزارة أيضاً . وبما أن
الطلاب يبلغ عددهم ١٠٠ فيكون تكاليف الطالب سنوياً نحواً من ١٠٠٠ ريال
ثم يتكلف الطالب نحواً من ١٦٠ ريالاً سنوياً نظير الملابس والكتب
وغيرها ، والتعليم والسكن والأكل مجاناً .

وهنا عن اللجنة أن تبحث في هل يستمر نظام التعليم المدرسي هذا بعد
توسيع نطاقه - وهو بحالته اليوم يمتاز كثيراً عن نظيره في أي دولة بحرية من
الدرجة الأولى - أو تستبدل هذه السفن المدرسية ، أو تتبع أكاديمية أهلية
للبحرية التجارية الأمريكية .

الديمقراطية الأمريكية والتعليم البحري التجاري

وقد اتخذ الشعب الأمريكي العظيم قول رئيسه الأسبق « لنكون ،
» أن حكومة الشعب ينتخبها الشعب من الشعب لا يمكن أن تضمحل وتلاشي »

كقانون ديمقراطي تدير بمقتضاه السياسية الأمريكية ازاء المشروعات الأهلية وغيرها .

ففي دوائر الحكومة الأمريكية اخصائيون بحريون يعدهم العالم حجة في شئون البحار ، ثم في دوائر الحكومة الأمريكية اخصائيون في شئون البحرية التجارية اشتركوا بسهم وافر في شئون البحرية العالمية التجارية ، وترى هؤلاء وهؤلاء في لجان الحكومة المختلفة ، والمؤتمر الأهل للشئون البحرية التجارية يمثل ٢٠٠ حرفة وصناعة بحرية ، ومائة ثلاثة وعشرون مليون نسمة يسكنون الولايات المتحدة العظمى ، الجمهوريه الواسعة الأرجاء الواقعة كما نفهم على المحيطين الأطلسي والباسفيكي وتحدها المنطقة الحارة جنوباً وتنتهى أملاً كما عند القطب الشمالى .

واللجنة الخاصة المكونة لدراسة التعليم البحرى التجارى قدفوض اليها بحث هذا الموضوع من الناحية الفنية ، وطلب اليها أن تقدم الاقتراحات التى تراها نافعة ومحقة لغرض المؤتمر .

فأنت ترى أن الحكومة الأمريكية وأخصائيا البحريين العسكريين والتجارين لم يستأثروا بالبت في هذا الموضوع ، وتبعت اللجنة التقاليد الديمقراطية الأمريكية فقررت ألا ترفع رأيها بصفة نهائية الا بعد أخذ رأى هيئات بحرية تعلم أن لها لجان خاصة بالنقل والملاحة البحرية فوجهت اليها ١٧٠٠ استفتاء .

وهذه الاستفتاءات تلتها رسائل وخطب ومحاضرات وتساؤل في جميع أركان الدولة عما أثار الحساس في نفس الشعب . وبعض هذه الاستفتاءات كان مصحوباً بشرح وافٍ عن حالة التعليم قديماً وحديثاً ، وترك للقارىء ابداء رأيه غير مقيد بنظام ما .

ومع أن هذه الاستفتاءات إنما هى احدى التقاليد الديمقراطية الأمريكية التى تدعو الى ضرورة اشراك الامة في ترقية وتوسيع نطاق جميع شؤونها الحيويه وبحريتها التجارية ، الا أنها كانت عدا ذلك دعاية واسعة النطاق أثارت عواطف الشعب ووجهت فكره وأمانيه الى البحر والبحارة ،

غرفة نيويورك التجارية والتعليم البحري التجارى

وكانت الغرفة التجارية بنيويورك من بين السلطات التجارية التى اتصلت بها اللجنة لأخذ رأيها فى موضوع التعليم البحري التجارى .
وأنت تعلم أن نيويورك أعظم ممر للدخول فى الولايات المتحدة ، وهى أكبر ميناء فى الدولة وتصدر وتستورد أعظم كمية من التجارة الخارجية الأمريكية ، ولذلك فمن الطبيعى أن تكون غرفتها التجارية عظمة الشأن ، ثم طبعى أن تهتم هذه الغرفة التجارية بالبحرية التجارية والتعليم البحري التجارى أيضا اهتمام .
ومما يسجله التاريخ لهذه الغرفة ، عنايتها بالبحرية التجارية ، فقد نالت إعجاب وتقدير جميع الهيئات البحرية فى الدولة ، إذ يرجع إليها الفضل فى تأسيس المدرسة البحرية فى مدينة نيويورك عام ١٨٧٤ وسعيها الموفق فى الحصول على معاونة الحكومة فى ذلك الحين .

فلما وجه إليها الاستفتاء أجابت عليه بالاقترحات الآتية :

١ - وجوب استبدال اسم مدرسة نيويورك البحرية باسم الأكاديمية البحرية التجارية بنيويورك لتحديد الغرض من انشائها بوضوح .
(وهذا ما حدث فعلا) .

٢ - وجوب الحصول على باخرة تجارية مجهزة بأحدث الآلات والأدوات والمهمات ، لتدريب التلاميذ الضباط البحريين على أعمالهم فى المستقبل (وهذا ما أيدته المسرر روزفلت محافظ الولاية يومئذ ورئيس الجمهورية اليوم) وقد نفذ هذا الاقتراح فأمدت وزارة البحرية الولاية بالباخرة المدرسية المطلوبة U. S. S. Empire State .

٣ - اعداد أساس برى ، لغرف الدراسة ونوم التلاميذ وتجهيزه بمعامل التحليل والكهرباء واللاسلكى وتتوفر فيه وسائل الألعاب الرياضية . وأن يكون هذا الأساس قريبا من نيويورك لى ييسر للطلبة التدريب العملى على أعمال الشحن والتفريغ والهندسة والترميم فى أحواض مدينة نيويورك (وهذا قد نفذ أيضا) .

البورصة البحرية والتعليم البحري التجاري

تمتاز هذه البورصة على غيرها من السلطات التجارية بتكوينها للجنة مستديمة خاصة بشئون البواخر التجارية . وقد رفعت اللجنة اقتراحاتها الى مجلس الادارة وهذا أيدته مجبداً انشاء أكاديمية للبحرية التجارية وتتضمن اجابتها على استفتاء اللجنة الآتى :

« حيث أن اللجنة الخاصة التى فوض اليها المؤتمر الأهلى الرابع للشئون البحرية التجارية الأمريكية دراسة مسألة التعليم البحري التجارى قد وجهت الينا استفتاء فى هذا الشأن ، وحيث أن اعداد ضباط ومهندسين بحريين أمر حيوى جداً للبحرية التجارية الأمريكية ، واختيار الوسائل التى تحقق هذه الرغبة أمر مرغوب فيه جداً وضرورى للبحرية التجارية بقدر أهميته فى رخاء الأمة ويسرها .

يرى مجلس ادارة البورصة البحرية التجارية بمدينة نيويورك أن يوصى على اختيار سياسة أهلية ازاء التعليم البحري التجارى . وقد قررت اللجنة الآتى :

١ - (أ) لا يزيد عمر الطلاب عن ٢٠ عاماً .

(ب) تأدية كشف طبي يقرر صلاحيتهم لأعمالهم .

(ج) يوضع للطلاب امتحان علمى ، قبل قبولهم بالسفن التجارية الأمريكية لمدة سنة ، لتقدير مبلغ تحصيلهم العلمى وامكان قيامهم بدراساتهم البحرية فى السنة الأولى .

٢ - يلحقوا كتلاميذ ضباط بالسفن الأمريكية التجارية للاتفعا بالمزايا التى نص عليها تعهد نقل البريد الأمريكى عام ١٩٢٨

وبعد السنة التمرينية فى المراكب يمكن إلحاقهم بالأكاديمية البحرية على شرط أن يكونوا قد نالوا رضا رؤسائهم فى المراكب والشركات أو الشركة التى تمرنوا بها سنة أولية ، ثم يمضون فى الأكاديمية سنتين يتلقون فيها العلوم والفنون البحرية النظرية والتطبيقية ، ثم يطلب إليهم القيام برحلات بحرية الى موانئ اجنية قبل تخرجهم من الأكاديمية .

- ٣- وأن يطلب منهم أن يمضوا ستة تمرينية اضافية على الأقل كمساعدين للضباط أو المهندسين قبل ان يسمح لهم بالدخول فى الامتحانات التى يعقدها المجلس البحرى الأمريكى للحصول على الدرجة الثالثة البحرية (ضباط أو مهندسين) وبعدئذ يلحقون بقوة الاحتياطى البحرى الأمريكى
- ٤- وتتميل البورصة البحرية التجارية الى تسمية الاكاديمية (بالاكاديمية البحرية التجارية الأهلية لا اكااديمية نيويورك) وترى ان تكون هذه الاكاديمية مستقلة عن السفن المدرسية والمدارس البحرية الاخرى - أو الجامعات البحرية - التابعة لحكومة الاتحاد الفدرالى (الولايات المتحدة) التى تعد ضباطاً للخدمات البحرية العسكرية أو الحكوميه
- ٥- ارسال صورة من هذا القرار الى الاميرال Admiral H. I. Cone من قواد البحرية الأمريكية العسكرية رئيس اللجنة الخاصة بدرس وسائل التعليم البحرى التجارى ، وابلاغ ذلك الى كل من يهمهم الأمر من الأمريكين ،

النادى البحرى The Porpeller Club

وأعضاء هذا النادى هم صفوة الرجال المشتغلين بالشئون البحرية التجارية ، ومنهم اساتذة مدارس علم النقل والشئون البحرية التجارية الأمريكية بالجامعات الأمريكية الكبرى وقد قرر هذا النادى الآتى :

وأما وهذه الجمعية بهمها جداً ترقية مستوى التعليم البحرى الأمريكى التجارى للشبان الأمريكين واعدادهم للقيادة والمسئولية فى الاسطول التجارى الأمريكى ، لذلك فهى تحت أولى الامر على مواصلة النظام البحرى الحالى مضافا اليه انشاء اكاديميات للبحرية التجارية تسمى كيفما تسمى ، اهليه ، أو باسم احدى الولايات (وهذا ما حدث فعلاً) وأن تمدها الحكومة بكل وسائل التشجيع والتنشيط ولو دعا الحال الى بناء هذه الاكاديميات البحرية بناء خاصا يؤهلها لتأدية ما تصبو اليه من رغبة فى ترقية طبقة الضباط البحريين التجاريين الأمريكين ، وكذلك تمدها الولايات بكل ما تملك من معونة . ثم ترى انه من الخير ان لا يكون القبول فيها قاصراً على شباب الولاية التى تتبعها

الأكاديمية ، بل يجوز أن يُقبل فيها الراغبون في التعليم البحري الراقى في الولايات المتحدة الأمريكية من الأمريكيين من أى ولاية وتوهمهم حالانهم للقبول فيها ، كما هى الحال فى الجامعات الأمريكية (وهذا ما اقترحتة اللجنة) .

نتيجة الاستفتاء - الضباط

وكانت نتيجة ال ١٧٠٠ استفتاء الخاصة بالتعليم البحري التجارى كالآتى (١)

٦٠ ٪ / تؤيد انشاء أكاديمية أهلية للبحرية التجارية

٣٠ ٪ / تؤيد التعليم بالالتحاق بالأعمال اليدوية بالمراكب

١٠ ٪ / تؤيد التعليم فى الأكاديمية البحرية العسكرية

هذا وكانت بعض الاقتراحات تجمع بين فكرتين وأكثر مما جعل

٩٥ ٪ من الاستفتاءات ترى أن ترقية التعليم التجارى البحري بوجه عام ضرورة لا بد منها

وامكن اعتبار ٣٠ ٪ / يؤيد التعليم بالالتحاق بباخر الشركات التجارية البحرية و ٣٠ ٪ / ترى أن الشراع لاداعى له بالمرّة . ونسبه قليلة رأت أن السفينة المدرسية قد تجمع بين الشراع والآلات على نحو النظام الحالى ، ولكن الاستفتاء أيد بالاجماع ضرورة ترقية التعليم البحري التجارى وجعل الرياضه الراقية ، والقانون الدولى ، واللغة الاسبانية ، ومبادئ العلوم الصحية ، والاقتصاد البحري والتجارة الخارجيه ، والانكليزية والتحرير والتأمين وإدارة النقل البحري .

المهندسون

وقد أجمع الاستفتاء بالنسبة للمهندسين البحريين على ضرورة التمرن فى الورش الصناعية وأحواض بناء السفن ، والتوسع فى دراسة الكهرباء و ٩٠ ٪ / من الاستفتاءات اقترحوا أن يتعلم الفنيين ، الملاحه والهندسة ، طالب واحد على نحو ما هو متبع فى البحرية العسكرية وأكاديمية خفر السواحل ، وأن تدرس الهندسة المدنية ، و ١٠ ٪ / رغبوا فى أن يكون التدريس بواسطة مهندسين بحريين

(١) نشرته الغازيت التجارية البحرية بليوورك فى ١٣ ديسمبر سنة ١٩٣١

الباخرة التجارية المدرسية

حدث نظام في التعليم البحري التجارى

أكاديمية نيويورك البحرية

نرى مما تقدم أن نتيجة البحث أدت إلى أن السفن الشراعية المدرسية وذوات الآلات المساعدة لاتصلح تماماً للتعليم البحري الحديث . والواقع أن ضباط البحرية العسكرية فى العالم وضباط بحرية خفر السواحل يتلقون دراستهم فى البر وفى البواخر . وهذا ما يجب اتباعه ازاء ضباط البحرية التجارية ، وإمكان اعداد باخرة تجارية لتعليمهم الملاحة وسلك البحار والهندسة البحرية .

أما الأساس (Base) فيجب أن يتكون من غرف كبيرة للتدريس تسع ٢٠٠ طالب ، وبناء للأعمال البحرية اليدوية وبناء للهندسة ، وبناء للماكينات وبناء للقوارب ، وميدان واسع للألعاب الرياضية .

وأقر الاقتراح الخاص بقبول الطلاب من جميع الولايات ما دامت تتوفر فيهم شروط القبول وهذه هى نفس مؤهلات القبول بالجامعات العلية والجامعة العسكرية البحرية .

ثم اقترح أن يدفع الطالب من سكان نيويورك ٢٥٠ دولاراً فى السنة نظير مصاريف الأكل والسكن وأما التعليم فمجانياً . وأما غير سكان نيويورك فيدفعون ٦٠٠ ريالاً فى السنة لمصاريف الدراسة والأكل . وأن يشترك أهالى الولايات المتحدة فى هذا العمل الأهلى بالهبات اسوة بالجامعات العلية . وان تكون مدة الدراسة ثلاث سنوات ، وتدرس الملاحة وسلك البحار لجميع الطلبة فى السنتين الأوليتين ، وبعدئذ يتخصص الطالب إما فى الملاحة وإما فى الهندسة فى السنة الأخيرة

ثم اقترح الكابتن (Capt. James H. Tomb) مدير الأكاديمية الآن وقومندان السفينة المدرسية يومئذ ، أن تدرس الميكانيكا والطبيعة والرياضة العالية والتجارة الخارجية والاقتصاد البحري .

ويستتج مما تقدم أن اللجنة قد واجهها أمران هما أساس كل ما بنيت عليه قراراتها .

أولهما : انشاء « أساس » يتوفر فيه كل مامر بك من اقتراحات من مبانى للعامل التحليلية وفيها نموذج للبا كينات فى البواخر على اختلاف انواعها ، ونموذج لجسم السفينة وفيه كل بيانات أجزاء السفينة - وأمكنة شحن البضائع وتسيّفها والفتاطيس المستعملة لثبات السفينة فى حالات مختلفة - والبوصلة وأجزاءها وتحليلها واصلاحها وضبطها ، والرياضية البدنية .. الخ .. الخ .

والثانى : هو الحصول على باخرة مدرسية لا تقل حمولتها عن نحو ٣٠٠٠ ثلاثة آلاف طن ، ويشترط فى هذه السفينة أن تكون من أحدث طراز ومجهزة بأحدث الأجهزة والأدوات والمهمات البحرية لتحمل ٢٠٠ طالب ، و ١٢ ضابط ، و ٨ صف ضابط وطاقم لا يقل عن ٢٠ بحاراً وتقدر قيمتها بنحو ستمائة ألف ريال أو سبعمائة وخمسون ألف ريال (١٢٠.٠٠٠ جنيه - ١٥٠.٠٠٠ جنيه) وهذا النوع من البواخر موجود بين وحدات وزارة البحرية الأمريكية لنقل مهمات الجيش والبحرية الأمريكية .

وعلى ذلك أصدرت اللجنة قراراتها الآتية ورفعتها للتؤمّر .

أولاً - انشاء أكاديمية نيويورك البحرية التجارية .

ثانياً - الحصول على أساس كمنحة من الحكومة مساحته لا تقل عن ٢٥ - ٣٠ فدان

ثالثاً - الحصول على باخرة مدرسية من أحدث طراز مجهزة بأحدث الجهازات البحرية من وزارة البحرية الأمريكية

رابعاً - جعل مؤهلات القبول بهذه الجامعة البحرية التجارية مماثلاً لشروط القبول بالأكاديمية البحرية العسكرية الأمريكية

خامساً - استبقاء التسهيلات الحالية الممنوحة للملاحين والمهندسين البحريين التجاريين بشأن إمكان ترقيتهم تدريجياً .

باخرة الحكومة الأمريكية : U.S.S. Empire State

تقترضها أكاديمية نيويورك البحرية

وبعد أن رفع القرار السابق ذكره من اللجنة الخاصة التي يرأسها الأميرال « كون » إلى المؤتمر اعتمد كل قراراتها وإحالتها إلى ولاية نيويورك لتنفيذها

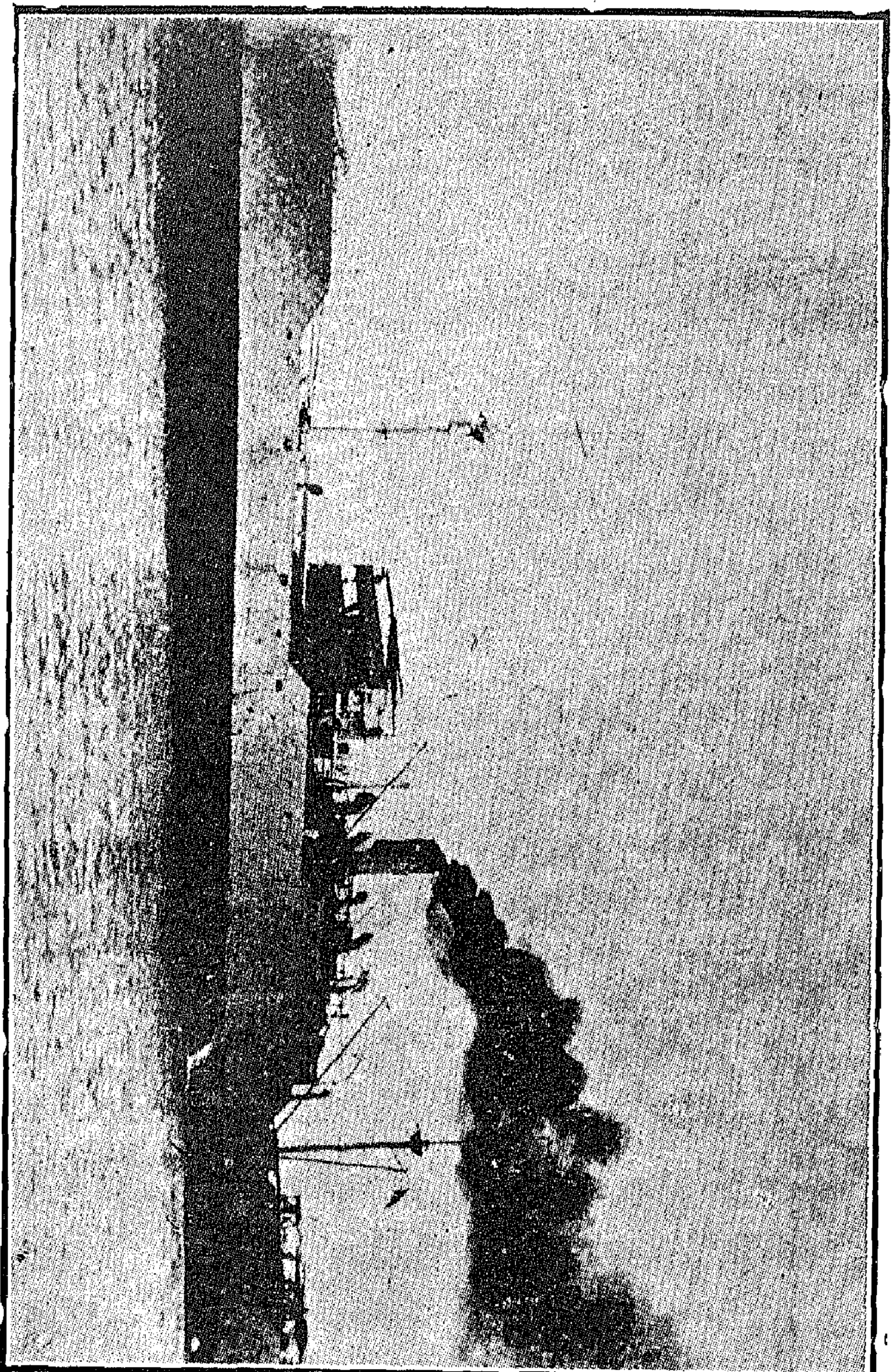
وفي ٢٥ مارس سنة ١٩٣١ كتب المستر روزفلت حاكم ولاية نيويورك يومئذ ورئيس الجمهورية اليوم إلى المستر Hon. Charles Francis Adam وزير البحرية الأمريكية يومئذ ، برغبة ولاية نيويورك في ترقية مستوى التعليم البحري التجارى على النحو الذى أقره المؤتمر الأهل الرابع للشئون البحرية التجارية بمدينة واشنطن - العاصمة

ويطلب إليه المحافظ أن تتفضل وزارة البحرية الأمريكية باقراض الولاية ، الباخرة النقلة الحرية « Procyon » بكل مهماتها لتستخدمها الولاية فى أعمال أكاديمية نيويورك البحرية التجارية بدلا من السفينة المدرسية « New Port »

وفي يوم ٣ ابريل سنة ١٩٣١ ، بعد اسبوع فقط ، تسلم المحافظ (روزفلت) رد وزير البحرية يبلغه ، أن الوزارة مستعدة لاجابة مطلبه ، وأنها ترغب فى أن تسمى الولاية هذه الباخرة عند استئانها مهمتها الجديدة « الولاية الامبراطورية ، The Empire State (شكل ١٣)

وهكذا تحققت الرغبة التى أجمع عليها الباحثون فى أحدث أساليب التعليم البحري التجارى ، باقراض الباخرة المدرسية « الولاية الامبراطورية » وجعلها هى والاساس البحري يكونان أكاديمية نيويورك البحرية التجارية التى تعد بحق أرقى أكاديمية فى العالم من نوعها

وبذلك يتسنى للملاح الأمريكى والمهندس البحري الأمريكى أن ينالا أكبر قسط من الثقافة والتعليم الفنى فى أحدث باخرة تجارية مما ، يؤهلها للقيام بأى عمل يسند اليها فى ميدان التجارة البحرية من تسيير وقيادة السفن



(شكل ١٤)

البخرة التجارية المدرسية دالولاية الامبراطورية التي اقترضتها اكااديمية نيويورك البحرية التجارية
من وزارة البحرية الامريكه

U. S. S. Empire State, — NEW YORK Nautical Academy Trainingship

إلى إدارة أعمال النقل والمنافسة التجارية الدولية

ثم جعل القبول بالأكاديمية مجاناً لشباب نيويورك الذين تتوفر فيهم شروط الالتحاق ، ومنها البكالوريا على الأقل ، على أن يتعهدوا بشراء ملابسهم ومهملاتهم . وأما غير سكان نيويورك فيكلفون بمصاريف مدرسية قيمتها ٧٥٠ دولاراً (١٥٠ جنيه) في السنة نظير التعليم والأكل ، و ٩٠ دولاراً (١٨ جنيه) لللباس والكتب والمهمات

ومدة الدراسة سنتان بمنح الناجحون في نهايتها دبلوم الأكاديمية ، وبمضوا المدد التمرينية التي يطلبها مجلس الملاحنة الأمريكي لامتحانهم للحصول على الدرجات البحرية والترخيص لهم بمزاولة مهنتهم في البحار والباخرة المدرسية هذه كانت قبل أن تقرضها ولاية نيويورك لبخيرة أمير الأسطول Rear Admiral William D. Mac Dougall قائد مؤخرة الأسطول الأمريكي وقومندان الأساس العسكري ، وكانت قبل ذلك تحت قيادة Rear Admiral W. W. Phelps قائد القسم الثالث البحري العسكري واستخدمها في أعمال فرقته العسكرية

ويبلغ طول هذه البخرة ٤٠١ قدم وعرضها ٥٤ قدماً وعمقها ٢٤ ١/٢ قدم وحمولتها ١١٥٠٠ طن وتسير بما كينة ١٠ ترباين ، قوة ٢٥٠٠ حصان وسرعة ١١ ١/٢ عقدة في الساعه ، وتستخدم لاضاءتها آلات كهربائية قوة ٥٠ كيلوات - ١٢٠ فولت

وكان طاقمها كبخرة حربية ٢٧ ضابطاً و ١٩١ بحاراً ، وقد بنىها شركة بناء السفن الدولية بولاية بنسلفانيا ، وابتدأت حياتها كبخرة تجارية في مبدأ الأمر عام ١٩١٩ وكان اسمها S. S. Shaune من قطع مجلس الشؤون البحرية التجارية Shipping Board ، وأخذتها وزارة البحرية العسكرية في ٨ نوفمبر سنة ١٩٢١ ، وابتدأت حياتها العسكرية في ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٢١ وكانت حالتها على أحسن مايرام عندما تسليتها الأكاديمية البحرية بنيويورك يوم ٣١ مارس سنة ١٩٣١ لتعليم ضباط البحرية التجارية الأمريكية .

من الذين اشتركوا من الامريكيين في خلق الاكاديمية

البحرية التجارية وإنشاء الباخرة التجارية المدرسية

يروق لي أن احدثك الآن عن الذين اشتركوا في نهضة بحرية امريكا التجارية الحديثة ، وخلقوا الاكاديمية البحرية التجارية ، وأنشأوا الباخرة التجارية المدرسية للتدريب البحري العملي

وأول هؤلاء هو جناب الكابتن " Capt J. H. Tomb " من رجال الاسطول الامريكي العسكري وقومندان السفينة المدرسية التجارية يومئذ ومدير الاكاديمية البحرية التجارية اليوم ، والمستر " روزفلت " محافظ نيويورك يومئذ ورئيس الجمهورية الحالي

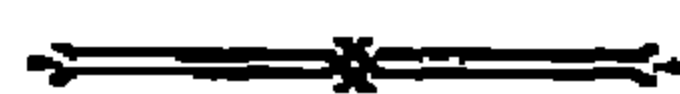
والمعروف عن المستر روزفلت ، وقد كان وكيل وزارة البحرية الأسبق أنه كثير التحمس للشئون البحرية التجارية الامريكية بصفة عامه ، وتدريب الضباط البحريين على أحدث أنواع البواخر بصفة خاصة

ولم يكتف كل من الكابتن " تومب " والمستر روزفلت بأن تتولى وزارة المعارف الاشراف على الاكاديمية ، بل اقنعا الغرفة التجارية بضرورة اشتراكها الفعلي في مسأله التعليم البحري التجاري ، ثم سعيًا لدى السلطات التشريعيه بقصد الحصول على معونتها ، وقد تحققت هذه المساعي كلها

أما وزارة البحرية العسكريه ، والدوائر التجاريه عامه ، والمشتغلون بالصناعات والشئون البحريه خاصه في الامه كلها ، فقد تعاونت بقلوبها في هذه الحركة الأهلية الموفقة التي أثمرت ونجحت بسرعة مذهلة ، وهيات لشباب الأمة الأمريكيه لأول مرة في تاريخ التعليم البحري التجاري العالمي ، التعليم في أحدث وأرقى أكاديميه من نوعها تديرها الآن ولاية نيويورك العظمى .

وخريخوا هذه الاكاديميه يلحقون بقوة الاسطول العسكري الاحتياطيه لكي يلعبوا دورهم اثناء الحرب وأما في زمن السلم فيساهمون بكل ما فيهم من قوة ، في نشر النفوذ التجاري الامريكي ورواج التجارة الخارجية الامريكية

الجزء الرابع



كيف تساعد حكومات العالم

بحرياتها التجارية



الجزء الرابع

كيف تساعد حكومات العالم

بحرياتها التجارية

تمهيد

لما كتبت هذا الجزء في الأصل الانجليزي، توسعت في اقتباس خلاصة نشرات وتقارير وزارة التجارة الأمريكية عن نتيجة دراستها لهذا الموضوع في مختلف دول العالم البحرية المهمة، منذ عهد السفن البخارية إلى اليوم، وكذلك حماية الصناعات البحرية على العموم.

ثم اقتبست منها أيضاً دراستها لمساعدة الدول البحرية الثانوية لبحرياتها التجارية أيضاً، وكذلك ما عملته الدول الصغيرة في هذا الميدان.

وهذه الدراسة مبنية على المستندات الرسمية، منها ما هو مشار إليه بميزانيات الدول، وسجلاتها البرلمانية والوزارية، وإحصائيات مصالحها المختصة، ومنها ما جاء بتقارير اللجان والجمعيات البحرية.

وبحث وزارة التجارة الأمريكية هذا، مبنى على نتيجة دراسة مندوبيها الذين أوفدتهم إلى دول العالم لهذا الغرض، وعلى ما يصل إليها باستمرار من بحث الملحقين البحريين بسلوكها السياسي، وتقارير غيرهم من رجالها في السلكين السياسي والقنصلي في هذا الصدد.

ولما رغبت في ترجمة اقتباسي هذا إلى اللغة العربية شعرت بضيق الوقت، وبحاجتي إلى اخراج محاولتي في أول فرصة بمكنسة لعل الذين يهمهم أمر مصر والملاحة من مواطني يرون فيها ما يرجونه من فائدة.

لذلك فضلت أن أترجم الى اللغة العربية خلاصة هذه الخلاصة في الطبعة الأولى ، وسأنقل في الطبعة الثانية الجزء بأكمله ان شاء الله .

التسمية

أما حماية الحكومات لبحرياتها التجارية وصناعاتها البحرية ، وفي مقدمتها بناء السفن فتقع تحت التسميات الآتية :

(١) إعانات (Subsidies) وهذه عبارة عن مبالغ ثابتة ومعينه تدفعها الحكومة سنوياً في نظير نقل البريد ، أو في نظير أى نوع من أنواع النقل ، أو الخدمات التي تتعاقد الحكومة والشركة بشأنها .

(٢) جوائز (Bounties) وهذه عبارة عن المبلغ أو المبالغ التي تمنحها الحكومة الى صاحب الباخرة ، في نظير استخدامها في خط ملاحى معين ، أو الى بانيتها تشجيعاً له على بنائها ، على شرط الا تستفيد الحكومة بأى خدمة معينة من احدهما .

(٣) التجارة الساحلية (Coastal Trade) أو (Coastwise Trade) أو (Intercoastal Trade) أو (Cabotage) والمقصود بها فيما يختص بمبدأ حماية الدول لبحرياتها التجارية ، أن تقيد الحكومة التجارة المحلية بين موانى الدولة ، بحيث يكون نقلها وفقاً على سفن تحمل علم الدولة .

الولايات المتحدة الامريكية

أما المساعدات التي تقدمها امريكا لبحريتها التجارية والصناعات البحرية فهي :

الإعانات الملاحية

(١) تدفع الحكومة اعانات لمصانع بنسباء السفن ، في نظير فرق تكاليف البناء الناجمة عن ارتفاع اجور العمال الامريكيين عن زملائهم الاوربيين ، ثم هي تفرض رسوماً جمركية مقدارها ٥٠ ٪ من قيمة التصليح أو الترميم الذي تقوم به السفينة في ميناء أجنبية ، مالم تدعو الحاجة القصوى وسلامة المركب إلى ذلك ، وتحصل هذه الرسوم من صاحب السفينة .

(٢) بنت الحكومة أثناء الحرب العظمى اسطولا تجارياً باعتها للشركات والأفراد الأمريكيين بعد الحرب بأثمان زهيدة وعلى أقساط سهلة، وبحيث لا يجوز لأجنبي أن يشتري هذه السفن لا بنفس الأثمان التي يشتريها بها الأمريكي، ولا على أقساطها السهلة جداً.

(٣) نظمت تجارتها البحرية بمقتضى قانون البحريه لعام ١٩١٦ « Shipping Act of 1916 » ، ذلك أن اللجنة البرلمانية للبحريه التجاريه والمصايد، قد طلب اليها دراسة أساليب خطوط الملاحة الأمريكية والأجنبية على حد سواء ، وعلاقتها ببعضها والسكك الحديدية ، وما ترده شركات النقل البحري من النولون للتجار كمنحة في نظير ارتباطها معهم بأعمال النقل مددا معينة ، وتأثير اتحاد الشركات البحريه في سوق النقل البحري على تجارة الولايات المتحدة الأمريكية ، بقصد وضع تشريع يحمي تجارتها الخارجية

(٤) تقسيم تجارة الدولة الخارجية على خطوط تمدها الحكومه بكل أنواع المعونة والتشجيع بمرسوم الشؤون البحرية التجارية لعام ١٩٢٠

(٥) تسهيلات الارصفه

(٦) اشتراك الحكومه في رأس مال التأمين البحري :

كان التأمين البحري على السفن والبضائع الأمريكية موكول به إلى شركات التأمين البريطانية حتى قيل الحرب العظمى ، وبعد بحث دقيق رأى أنه صيانة لمصلحة التجارة الخارجية الأمريكية ألا يعهد بهذا التأمين إلى الشركات الأجنبية ، لأن ذلك بما يعوق نمو تجارة أمريكا

(٧) إعادة إنشاء إدارة السجل البحري الأمريكي التي أشرت إليها في الجزء الخاص بالتأمين البحري « American Bureau of Shipping »

(٨) وضع تشريع عام ١٩٢٨ البحري Merchant Marine Act 1928 وهذا فضلا عن كونه أيد أسباب المساعدات الآتية الذكر ، فقد أدخل عليها تعديلات واسعة النطاق لتشجيع البحرية الأمريكية منها

(١) اعطاء سلفيات مقدماً للشركات الأمريكية لبناء سفن تجارية ممتازة

لنقل البريد والركاب ، على أن ترد هذه السلفيات على ٢٠ عاماً ، ويجوز مد هذه المدة ، وأما الأرباح (الفوائد) التي تدفع عنها فهي في منتهى البساطة والسهولة وخصوصاً في السنوات العشرة الأولى .

(ب) نقل الجانب الأعظم من البريد الأمريكي على المراكب الأمريكية ، وأما الجانب الذي ينقل من هذا البريد على المراكب الأجنبية ، فليكن على اعتبار أن تنقل المراكب الأمريكية نظيره من بريد الدول الأخرى وتنتفع بأجور نقله ، وترتب على ذلك إعادة نقل البريد والتجارة الأمريكية على الخطوط الأمريكية ، وقد تألفت لجنة للأشراف على عقود نقل البريد تجمع بين مدير عام البوستة ، ووزيرا لتجارة ، ووزير البحرية العسكرية ، ومدير عام الشؤون البحرية التجارية الأمريكية ، وفوض إليها الاستعانة برأى من ترى من الاختصاصيين لوضع العقود اللازمة والأشراف على تنفيذها .

وقد جاء في مذكرة نشرت بشأن نظام نقل البريد الأمريكي ، أن الحكومة تنظر إليه من نواحي عدة ، منها إعانة شركات بناء السفن ، وأصحاب البواخر ، ورجال البحرية الأمريكية التجارية وتوسيع نطاق التجارة الخارجية الأمريكية ، والانتفاع بتأثير هذا كله في الأسواق المحلية .

الهبات الملاحية

وقد تألفت لجنة برلمانية رأت أن هذه الهبات يجب أن توجه إلى تنشيط استخدام البواخر السريعة ، وقد أقر البرلمان اقتراحاتها فمنحت البواخر السريعة سنتاً واحداً عن كل ميل تقطعه ، ووضعت لذلك لائحته عن حمولة السفن والسرعة التي تؤهلها لهذه الهبة .

والمقصود من ذلك دعوة وتشجيع أصحاب السفن على تحسين بنائها ، واستخدام البواخر التي تستطيع الدولة أن تستفيد بسرعتها عند الطوارئ ، فضلاً عما لذلك من المزايا الاقتصادية والمعنوية .

تفضيل السفن الأمريكية

القيود التي وضعت على التجارة الساحلية

ويرجع تاريخ اقتباس الولايات المتحدة لتفضيل سفن الدولة في التجارة الساحلية بين الموانئ الأمريكية ، ومنع السفن الأجنبية من منافستها في نقلها ، إلى أول مارس عام ١٨١٧ . وقبل اقتباس هذا القانون من ناحيته الملاحيه ، كانت التجارة بين موانئ السواحل الأمريكية ، وقفاً على السفن الأمريكية ، بفضل ميزة تشبه الحماية الجمركية للمنتجات الأهلية اليوم .

ذلك أن قانون ٢٢ يولييه سنة ١٧٨٩ الذي أقره مجلس الأمة ، كان قد فرض ضريبة قدرها ٦ سنتات عن الطن من حمولة المركب المسجلة بمسنداتها ، هذا فيما يختص بالسفن التي كانت تبني في أمريكا ويستخدمها الأمريكيون ، وأما السفينة الأجنبية التي كانت ترغب في النقل بين سواحل الولايات المتحدة ، فكان عليها أن تدفع ضريبة قدرها ٥٠ سنت عن كل طن من حمولتها المسجلة بمسنداتها .

وكانت تحصل الضريبة من السفن الأمريكية مرة في كل عام ، وأما السفن الأجنبية فكان لا بد لها من دفع هذه الضريبة في كل ميناء أمريكي تدخلها ، وفي كل مرة كرسم للميناء .

وفي عام ١٨٩٩ بعد انتصار أمريكا في الحرب الأسبانية الأمريكية ، توسعت أمريكا في تفسير مدى معنى التجارة الساحلية ، حتى اعتبرت جزائر « هوايا » وغيرها من مناطق أمريكا الجنوبية ، جزءاً من السواحل الأمريكية فيما يختص بالنقل ، وفي أول فبراير سنة ١٩٢٢ اعتبر النقل بين أمريكا وجزائر الفلبين ، نقلاً ساحلياً أمريكياً أيضاً .

وقد أبدت إنجلترا وجهة نظرها على تفسير معنى التجارة البحرية الساحلية والقيود التي وضعتها أمريكا على تجارتها الساحلية ، واستندت إنجلترا على ما جاء برسالة « اوپنهم » (Oppenheim's Treatise) في القانون الدولي المجلد الأول بالصفحات من ٦٠٦ إلى ٦١٠ « بما لا داعي لترجمته الآن » .

وقد أيدت وجهة النظر هذه دولة اليابان في مؤتمر جنيف الذي عقد تحت إشراف عصبة الأمم لبحث شؤون المواصلات والترانزيت من ١٥ نوفمبر إلى ٩ ديسمبر سنة ١٩٢٣ ، ولكن ذلك لم يغير وجهة نظر الولايات المتحدة الأمريكية ازاء حماية بحريتها التجارية .

ضريبة الدخل وضريبة ارباح الحرب

وقد أعفى مرسوم البحرية التجاريه عام ١٩٢٠ أصحاب البواخر من ضريبة الدخل وضريه أرباح الحرب بقصد تشجيعهم على بناء سفن جديدة .
نقل البضائع المشحونة على مراكب أمريكية باجور مخفضة في السكك الحديدية بأمريكا

وقد أعيد النظر في جميع اجور نقل البضائع الصادرة من الولايات المتحدة الى الخارج ، والواردة من الخارج الى الولايات المتحدة داخل حدود امريكا ، سواء كان هذا النقل بالأنهر او البحيرات او السكك الحديدية .
والمعلوم أن لصادرات امريكا اجورا مخصوصة ومخفضة في النقل المحلي ، لآمكان تقويتها في ميدان المنافسة التجارية الدولية . وقد رؤى ان تخفض نسبة مئوية اخرى في نظير نقل الصادرات والواردات على مراكب أمريكية .
وقد اعطى مرسوم الملاحة البحرية لعام ١٩٢٠ مندوب وزارة التجارة بالولايات ، سلطة هذا التخفيض ، على ان يبحث اولا فيما اذا كانت السفن الامريكية فيها نفس التسهيلات التي في المراكب الأجنبية ، وإلا فيوقف تنفيذ هذا القرار ، ويستكمل اصلاح السفن التجارية الأمريكية من حيث عددها وعدتها ، وتوزيعها في مختلف خطوط النقل العالمية .
وقد عني بتوسيع نطاق البحرية التجارية لتنفيذ هذا المشروع على الوجه الأكمل .

مكوس الموانى والأحواض وغيرها

وهذه كلها تميز بين السفن الأهلية (الأمريكية) والسفن الاجنية ، فتخفض رسومها للأولى وتحصلها كاملة على السفن الأخرى .

التعليم البحري التجاري الأمريكي

انظر الباب الثالث عن التعليم البحري التجاري الأمريكي .

المسلاجىء البحرية

ومنها ما هو خاص بالاطفال ، ومنها ما هو خاص بالشيخوخ الذين خدموا البحرية الأمريكية التجارية حتى الستين من عمرهم .

* * *

هذه كيفية مساعدة أمريكا لبحريتها التجارية عدا تحسين الموانى وحماية مرشدى السفن الأهلين بها وانشاء لجان ومجالس وجمعيات تعاونية فى كل ناحية من نواحي الدولة للعمل على الأخذ بيد الصناعات البحرية الأهلية .

الدول البحرية الرئيسية (١)

فرنسا

وزارة البحرية التجارية الفرنسية

واحدث وأهم تغيير أدخلته فرنسا على بحريتها التجارية بقصد حمايتها ومساعدتها ، انما هو انشاء وزارة خاصة بالبحرية التجارية ، مهمتها تدبير شئون الأسطول التجارى والمصايد والموانى والصناعات البحرية الفرنسية على العموم ، منذ عام ١٩٢٩ حيث عين المسمى Mr. Louis Rollin وزيرا لها . وقبل انشاء هذه الوزارة كانت البحرية التجارية الفرنسية من اختصاص وزارة التجارة حتى قرر مجلس النواب انشاءها .

اللجان الاستشارية للبحرية التجارية

اما اجراءات البحرية التجارية وتصريف امورها ففى من اختصاص لجان مبدئيا تمثل جميع الأحزاب السياسية فى الدولة ومتمتعة بثقة الرأى العام ، وتعتبر توصيتها ازاء الاسطول التجارى والصناعات البحرية أمروا جب العمل به ، والى هذه اللجان الاستشارية يرجع كل الفضل فى توسيع نطاق بحرية فرنسا التجارية .

(١) حسب الترتيب الذى نشرته وزارة التجارة الأمريكية

رجال البحرية التجارية الفرنسية لا بد ان يكونوا فرنسيين

أما ضباط وربانة المراكب التجارية فلا بد أن تكون جنسيتهم هي نفس جنسية السفينة في كل البحريات التجارية العالمية ، وقد تجد بين عمال المراكب وبجارتها افراداً من غير جنسية السفينة في بعض الاحيان ونسبة قليلة جداً ، إلا في السفن التجارية الفرنسية ، فانك لا بد ترى كل بجارتها فرنسيين ، ثم أنك لا تجد فرنسياً يخدم سفينة غير فرنسية .

وتعزى هذه الحقيقة إلى نفوذ وتقاليد جمعية بحل البحرية الفرنسية التجارية . وعلاقة الحكومة الفرنسية المتينة بهذه الجمعية ، واتصال الحكومة بالبحرية التجارية عن طريق هذه الجمعية ، خلال مدة طويلة من الزمن ، مثل وحيد من نوعه في كيفية ترقية البحريات التجارية ، والدفاع الوطني وانشاء قوة بحرية احتياطية مدربة و يرجع تاريخ تأسيس هذه الجمعية « Inscription Maritime » الفرنسية الى عام ١٦٦٣ حيث انشأها كلبير (Calbert) الذي يعزى اليه الفضل في إصلاح السياسة المالية والتجارية والبحرية في عهد لويس الرابع عشر . وكان الغرض من انشاء هذه الجمعية اقتفاء أثر القوانين الملاحية الانجليزية ، التي اجازت للمراكب التجارية البريطانية التسليح ، وجعلها مدرسة عملية لتدريب رجال الاسطول الحربي البريطاني بالتدريب .

وقد مرت بفرنسا التطورات السياسية المختلفة ، وتغيرت فيها انظمة الحكم والحكومات الفرنسية ، ولكن هذه الجمعية لم تتحول عن مهمتها وتقاليدها التي وضعها « كلبير » مؤسسها

مكافآت الخدمات الشخصية الممتازة

وقد أبلغ المستر لويس هول (Mr. L. Hall) مندوب أمريكا التجاري بباريس ، وزارة التجارة الأمريكية ، مقررته حكومة فرنسا في ٩ فبراير سنة ١٩٣٠ من مكافأة الافراد الفرنسيين على الخدمات الممتازة التي يؤديها المشتغلون بالاسطول التجاري الفرنسي ، وعلى الجهد الذي يبذله الفرنسيون في سبيل ترقية الاسطول

التجاري الفرنسي ، وتحسين الموانئ الفرنسية ، وهذا التقدير والاعتراف الرسمي ،
يكون من جانب الحكومة بأن يعين أو يرقى الذين يرغب في مكافأتهم في فرقة
الشرف « The Legion of Honor »

وتنفيذاً لهذا القرار قد أعدت التعيينات والترقيات الآتية سنوياً

٢٥٠ تعيين في عضوية فرقة الشرف ومنح « Croix de Chevalier »

وسام صليب الفارس

١٠٠ ترقية إلى مرتبة ضابط في فرقة الشرف ومنح وسامها

١٠ ترقية إلى مرتبة قومندان في فرقة الشرف ومنح وسامها

نقل البريد الفرنسي

وقد ذكر « Jaccotty » في رسالته عن التشريع الخاص بالبريد الفرنسي
فقال أن أول محاولة قامت بها فرنسا في سبيل إنشاء خط بحري منتظم في المحيط
الاطلسي ، إنما كانت عقب الثورة الأمريكية ، حيث أعدت سفناً للسفر بالبريد
إلى الولايات المتحدة (١)

وأما النقل المنتظم للبريد في البحر المتوسط فقد ابتدىء قبل ذلك ، وقد ذكره
« هنري جروت » « Henry Grout » - في مبحثه عن البريد الفرنسي
في البحر المتوسط في عهد لويس الرابع عشر عام ١٦٦١ (٢)
ولفرنسا خطوط بريد منظمة إلى جميع نواحي المعمورة ، تشجعها الحكومة
وتتمدها بالمعونة المادية التي لولاها يتعذر عليها مواصلة عملها

انتقال النقل البحري من يد الحكومة إلى الشركات

يضيق المجال الآن عن ذكر أنواع المساعدات والقروض في مختلف
اشكالها التي قامت بها حكومة فرنسا قبل عام ١٨٣٥ ، وفي هذا العام - ١٨٣٥ -
خصصت وزارة المالية الفرنسية مبلغ ٩٠٠.٠٠٠ فرنك (نحواً من

(1) Jaccotty, Prof. Paul. Traite de Legislation et d'exploitation
Postales 1891

(2) Grout, Henry : Les Services Maritimes Postaux en
France 1908

٢٢٨٠٠٠ جنيه) لتأسيس خط بريد منتظم بين فرنسا ومصر وبلدان البحر المتوسط ، وخصصت مبالغ أخرى لبقية الخطوط البحرية تناسب مع أهميتها في النقل والتجارة الخارجية ، وكانت الحكومة تدير معظم هذه الخطوط ، وتعين فيها ضباطاً بحريين من أسطولها الحربي . وبعد تجارب وبحث رؤى أنه من الخير أن يعهد إلى الشركات الفرنسية والأفراد الفرنسيين بأدارة النقل التجاري البحري وهو ما حدث .

شركة المساجيرى ماريتيم

وفي ٨ يولييه عام ١٨٥١ أنشئت شركة المساجيرى ماريتيم ، وعهد إليها بشؤون البريد والنقل البحري في البحر المتوسط ، وعلى رأسها المسيو « Mr M. Rostand » ، على أن تتولاها الحكومة بكل أنواع المعونة ، وعهد إليها أيضاً بنفس الخدمات بين فرنسا وأستراليا والشرق الأقصى ونيو كالدونيا وشمال افريقيا .

فرنسا اقترضت لكي تؤسس منشئاتها في البحرية التجارية

وقد استغل رأسمال امريكي في هذه الشركة يبلغ ١٠.٠٠٠.٠٠٠ دولار بفائدة ٧ ٪ سنوياً ، وقد بيعت قراطيسه الماليه في نيويورك عام ١٩٢٤ ، ثم اقترضت فرنسا أيضاً من هولاندا وكندا ، فاشتريت هولاندا قراطيس بمبلغ ١.٥٠٠.٠٠٠ دولار ، واشترت كندا بنحو ٤.٠٠٠.٠٠٠ دولار ، واشترت امريكا مرة اخرى بنحو ٧.٠٠٠.٠٠٠ دولار ، فيكون نصيب امريكا في رأس مال هذه الشركة مبلغ ١٧.٠٠٠.٠٠٠ دولار ، لا يتعرض اصحابها لإدارة الشركة في أعمالها .

وعند توزيع قراطيس العشرة ملايين دولار الأولى نشرت البنوك التي عرضها بنويورك الآتى :

« الغرض من توزيع هذه القراطيس ، إنما هو تنظيم وترقية خدمات شركة المساجيرى ماريتيم ، وهذه الخدمات تقدم بها الشركة تحت مراقبة

ولإشراف الحكومة الا فرنسية ، على النحو الذى تقوم به الحكومة فى إدارة خدمات سكك حديد الحكومة الفرنسية ، فى نقل البريد والركاب والبضائع ، أو بمعنى آخر ، أن الحكومة الفرنسية تعد هذا النقل البحرى من المنافع العامة بقدر ماتعد إدارتها للسكك الحديدية الفرنسية ، ولذلك فحكومة فرنسا ضامنة لأرباح الشركة بقدر ماهى مسئولة عن قيمة هذه القراطيس وارباحها ،

عقد شركة المساجيرى ماريتيم مع الحكومة الفرنسية

وتعد الدوائر البحرية التجارية فى العالم هذا العقد نموذجاً طيباً فى ارتباط الحكومات بالنقل البحرى الدولى ، وهو نتيجة دراسات وإبحاث دامت سنة ، حلت خلالها وزارة فرنسا ولجان أخرى ، تطورات النقل وتأثير الحرب العالمية عليه ، وقد أقره المجلس الوطنى National Assembly فى ٢٨ يوليه سنة ١٩٢١ ومدة ٢٥ عاماً تنتهى فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٧ وأهم مايشتمل عليه الآتى :

(١) المعونة ، وهذه تبلغ ٢٥ و ٢٧ فرنك على كل ثلاثة أميال تقطعها السفينة وهى حاملة للبريد الفرنسى .

(٢) استرجاع رسوم المرور بقنال السويس

(٣) تشارك الحكومة الشركة فى الأرباح والخسائر ٨٠ ٪ للحكومة و ٢٠ ٪ للشركة .

(٤) بناء السفن التابعة للشركة يجب أن يكون فى فرنسا بعد ٥ سنوات من تاريخ العقد وبشروط ومواصفات فى بيان أعد لذلك .

(٥) إعداد هذه السفن من ناحية البناء والسرعة للدفاع الوطنى عند الطوارئ .

(٦) انتظام السفريات .

(٧) خدمات خاصة للحكومة .

* * *

وهناك خطوط وشركات أخرى للنقل تتمتع بما تتمتع به شركة المساجيرى ماريتيم ، وقد فضلت أن أتخذ هذه الشركة مثلاً لأنها معروفة فى مصر .

مكافأة نقل البريد بالسفن التجارية

(غير السفن المخصصة للبريد)

والمكافآت التي تعطى للسفن التي تحمل بريداً ، وهي السفن التي لم تعد خصيصاً لنقل البريد ، ترتكز على ٧ قوانين ومراسيم ، أحدثها ديكريتو ٢٨ مارس سنة ١٩٢٨ .

جوائز بناء السفن والملاحة البحرية

وجوائز بناء السفن دعت اليها الحاجة بعد أن استولت ألمانيا على الالزاس واللورين بما فيهما من مناجم الحديد الغنية في الوقت الذي أخذت فيه السفينة المعدنية في الانتشار .

وقد تألفت لجان أهلية ولجان حكومية لبحث هذه الجوائز ، وبالتالي الأخذ بيد بناء السفينة المعدنية في بلد ينقصه الحديد ، وكانت أهم هذه اللجان لجنة (M. Dupuy de Lome) عضو مجلس البرلمان الفرنسي التي وضعت قرارها في ١٥ يولييه سنة ١٨٧٤ ، مقترحة تعديل التشريع التجاري الفرنسي ، ولجنة الميناء التي وفقت بين الآراء المتضاربة في هذا الموضوع ، وقررت أن هذه الصناعة محتاجة إلى معونة سنوية تقدر بنحو ثمانية ملايين أو تسعة ملايين فرنك (نحواً من ٣٤٧٤٠٠ جنيه مصري) بسعر الكامبيو في ذلك الوقت .

اعضاء البرلمان الفرنسي والبحرية التجارية الفرنسية

وفي عام ١٨٧٥ اتفق ٢٥٣ عضواً من نواب الأمة وشيوخها (٨٥ شيخاً ، ١٦٨ نائباً) على أن يكونوا كتلة برلمانية من جميع الأحزاب ، وأخذوا على أنفسهم مهمة العناية الكاملة بالبحرية التجارية الفرنسية .

وبمجرد ابتداء الدورة البرلمانية في عام ١٨٧٦ تقدمت اقتراحات مؤداها :
(١) ضرورة مساعدة الحكومة لبناء السفن الفرنسية ، بأن تدفع فرق التكاليف بين سفينة تبنى في فرنسا ، وأخرى تبنى في غير فرنسا .

(٢) معونة شركات الملاحة من ناحية تكاليف صيانة السفن وإدارتها ، وقد أقرها البرلمان ، وأحيلت على الشيوخ فأقروها بعد تعديل طفيف .

واليوم وقد أصبح أمر معونة فرنسا لمصانع بناء السفن من المسائل التاريخية ، إذ قد دفعت أول مكافأة مهمة عام ١٨٨١ ، وآخر مكافأة عام ١٩٢٠ ، قدرت فرنسا مبلغ مكافأتها خلال الأربعين سنة بـ ١١٠٠٠٠٠٠ ٢٤٠٠ فرنكا (نحواً من ٤٦٠٠٠٠٠٠ ريال أمريكي) ، (٩٠٠٠٠٠٠٠ جنيه مصرى) .
وأما مكافآت الملاحة البحرية فكانت كما أقرتها البرلمانات الفرنسية مع مكافآت بناء السفن في جلسات ٢٩ يناير سنة ١٨٨١ ، ٣٠ يناير سنة ١٨٩٣ ، ٧ أبريل سنة ١٩٠٢ ، ١٨ أبريل سنة ١٩٠٦ ، و ٢٨ فبراير سنة ١٩١٢ ، وهي تتلخص في أن السفينة التجارية كانت تمنح في عام ١٨٨١ $1\frac{1}{2}$ فرنكا عن كل طن صاف من حمولتها في كل ١٠٠٠ ميل في السنة الأولى ، وتخفض هذه المكافأة سنوياً ، هذا إذا كانت قد بنيت في فرنسا ، وأما إذا كانت قد بنيت في الخارج فتمنح نصف هذه المكافأة .

وأما السفن التي تبنى في فرنسا بتصميم تضعه لها البحرية الفرنسية فتمنح ١٥ ٪ زيادة عن المكافآت الأخرى .

ولا تغيب عنك حكمة هذا التشريع من نواحيه التجارية ، فان السفينة تحتاج فعلاً إلى المعونة في سنتها الأولى لكي تضارب في السوق البحري التجاري ، وكذلك من نواحيه الوطنية فان في بناء السفينة في الدولة رواجاً ملموساً للصناعات البحرية وأهلها ، ولا سيما إذا بنيت تحت إشراف وزارة البحرية العسكرية ، إذ يمكن استخدامها في الدفاع الوطني .

وعدا ذلك فكانت تدفع الحكومة فرق تكاليف صيانة السفينة الفرنسية وجهازها في الموانئ الفرنسية التي تزيد عن تكاليف صيانة السفن الأخرى في الموانئ الأجنبية .

والآن وقد عادت الالزاس واللورين إلى فرنسا ، وقد وضعت أقدامها بثبات في البحار السبع ، فليست بحريتها في حاجة إلى المكافآت الآنفة الذكر ، ولا سيما وقد أنشأت سبلاً أخرى حديثة للمعونة ، كالفروض والسلفيات

البحرية التي اقتبست في الأعوام ١٩٢٨ ، ١٩٢٩ ، ١٩٣١ .

إعانة بواخر نقل البترول والزيوت

وقد أنشئت في ١٠ يناير سنة ١٩٢٥ إدارة مستقلة تسمى إدارة « الوقود السائلة » (Office des Combustibles Liquides) تمنح الحكومة عن طريقها إعانات للبواخر التي تنقل الوقود السائلة التي بنيت في فرنسا ولا يزيد عمرها عن ١٥ عاماً ، وكذلك للبواخر زميلاتهما الفرنسية التي بنيت في الخارج ، ولا يزيد عمرها عن ١٥ عاماً أيضاً ، على أن تسجل هذه البواخر بسجل التأمين الفرنسي بعد مرور عام واحد من تاريخ إنشاء هذه الإدارة . وقد كان في الأصل أن تمنح هذه الإعانة لمدة ١٠ أعوام ، ولكن البرلمان الفرنسي ، قرر مدها إلى ٢٠ عاماً .

ولما كان لا يوجد بفرنسا مناجم للزيوت غير الجزء الذي نالته بمقتضى معاهدة فرساي من إقليم الألزاس ، فقد اعتبر من الأغراض الأساسية لإنشاء هذه الإدارة ، ضمان الحصول على كميات الزيوت التي تحتاجها الدولة في زمن السلم والحرب .

وقد وجه برنامج الحكومة إلى تحقيق الأغراض الآتية :

- (١) تدير مسألة الزيوت من إنتاج فرنسا ومستعمراتها والممالك الأخرى .
- (٢) ضمان استيراد الزيت برأس مال فرنسي وعلى سفن فرنسية .
- (٣) مراقبة تدير توزيع الزيوت في داخلية البلاد .
- (٤) ضمان استيراد الكميات اللازمة في زمن الحرب بوجه خاص .

إعانة بواخر الزيوت وإنشاء إدارة الوقود السائلة

لا تحمل الميزانية شيئاً

وإدارة الزيوت هذه تعول نفسها ، بحيث لا تكلف الميزانية العامة شيئاً ، ومبالغ الإعانة ونفقات الإدارة تصرف من ضريبة العشرة فرنكات المقررة على كل طن من الزيت ، وضريبة الواحد والنصف فرنك التي تحصل

على الزيت الوسخ كرسوم الوارد .

وتصرف الاعانة إلى جميع بواخر نقل الزيت الفرنسية ما عدا التابع منها للعسكرية البحرية الفرنسية ، وعلى أن يكون النقل من المورد الأصلي للبضاعة إلى ميناء فرنسية مباشرة ، وعلى أساس الكمية الاجمالية الواردة ، وحمولة السفن القائمة المستخدمة في النقل .

فاذا نقصت الحمولة القائمة لسفن شركة ما عن ١٥٠.٠٠٠ طن ، فان الاعانة تقل تبعاً لذلك بنسبة نقص الحمولة القائمة للشركة إلى ١٥٠.٠٠٠ طن .
وقد كان لهذه الادارة اثرها في تقدم وتنمية الحمولة القائمة للسفن الفرنسية التي تنقل الزيت على النحو الآتي :

طن متري
في سنة ١٩٢٥ كانت الكمية المنقولة ٥٤٧ر٤٨٣ ومبلغ الاعانة
فرنك جنيه فرنك مليم
٢٨٠ر٧١٢ر٧ (٧٣ر٥٧٥) ، ومبلغ الاعانة عن الطن ١٤ = ١٣٣ر٧ .

طن متري
وفي سنة ١٩٢٦ كانت الكمية المنقولة ٦٣٦ر٩٥٤ ومبلغ الاعانة
فرنك جنيه فرنك مليم
٧٣٧ر٢٢٥ر٨ (٥٣ر٣٠٣) ، ومبلغ الاعانة عن الطن ١٣ = ٨٤ر٢٢ (١)

طن متري
وفي سنة ١٩٢٧ كانت الكمية المنقولة ٧٠٩ر٤٨٣ ومبلغ الاعانة
فرنك جنيه فرنك مليم
١١٢ر٢٦٢ر٨ (٦٤ر٧٧٥) ، ومبلغ الاعانة عن الطن ١١.٥ = ٩.٢

القرض البحري التجاري الفرنسي

وفي عام ١٩٢٨ قرر البرلمان الفرنسي اعتماد القرض البحري الفرنسي ووضع لذلك قانوناً يشمل كل وجوه التشجيع المأدى للصناعات البحرية التجارية ، وفي عام ١٩٢٩ عدل هذا القانون لكي يقابل تغيير الظروف التي حدثت بعد قانون عام ١٩٢٨ ، وفي عام ١٩٣٠ تقدمت لائحة هذا القرض

(١) بحساب سعر الكمييو في ذلك الوقت .

بعد تعديل طفيف إلى البرلمان فأقرها في شكلها النهائي في ٢٩ مارس سنة ١٩٣١

سلفيات مقدما للبحر به التجارة

واقضاء بما قدمته أمريكا وانجلترا لبحرياتها التجارية من سلفيات مقدما لأصحاب البواخر لكي يبنوا سفناً تعمل بانتظام في نقل البريد ، أو خدمات أخرى منتظمة ، رأت فرنسا أن تنشئ مصرفاً خاصاً لهذا الغرض ، وأخيراً استقر الرأي على مفاوضة مصرف (Crèdite Foncier de France) للقيام بهذه الخدمات للبحرية التجارية الفرنسية ، بضمانة حكومة فرنسا ، وتم هذا الاتفاق في ٢٩ أغسطس سنة ١٩٢٨ ، وتقدم طلبات السلفيات من ذلك الحين إلى وزير البحرية التجارية ، وعليه أن يبت فيها خلال ٢٠ يوماً من تاريخ تقديمها ، وعلى البنك إخطار الوزير بالنتيجة في خلال خمسة أيام من تاريخ إحالتها عليه .

وفي حالة ما يكون صاحب الباخرة قد شرع فعلاً في بنائها ، وقدم إقرار شركة التأمين البحري (Bureau Veritas) بأشرافها على البناء ، فإن القرض لا يتأخر إلى مدة الـ ٢٥ يوماً التي ينص عليها للقانون .

وهذه السلفيات تقسط إما على خمس أو خمس عشرة أو عشرين سنة .

وقد قدم عضو الشيوخ (Sentor Mahieu) اقتراحاً بأن تتحمل الحكومة الجانب الأكبر من فوائد السلفة كتشجيع للبانى أيضاً وهو ما أقره البرلمان فعلاً .

تفضيل السفن الفرنسية

وقد قضت قوانين الملاحة الفرنسية رقم ٢١ سبتمبر سنة ١٧٩٣ ، بأن لا تشتغل بنقل التجارة بين موانئ فرنسا في أوروبا سفن غير فرنسية مع بعض استثناءات بموجب معاهدات تبادل المنفعة ، فقد أجاز لاسبانيا بمقتضى معاهدة ١٥ أغسطس سنة ١٧٦١ ، والتي تجددت في عام

١٨٤١ ، وألغيت بمعاهدة ٨ ديسمبر سنة ١٨٧٧ ، أن تشتغل مراكزها في النقل الساحلى الفرنسى .

وكان قد سمح لاطاليا بالاشراك فى نقل التجارة الساحلية الفرنسية بالبحر المتوسط وعلى سواحل بلاد الجزائر بمقتضى معاهدة ١٣ يونيو سنة ١٨٦١ واتفاق ٣ نوفمبر سنة ١٨٨١ وانتهت هذه المعاهدة فى ١٦ يولييه سنة ١٨٨٦ .

وفى ٣٠ يناير سنة ١٨٩٣ صدر قانون بشأن التجارة الساحلية عمل به حتى ٧ ابريل سنة ١٩٠٢ حيث استصدر قانون آخر قسم الملاحة الساحلية الى ثلاثة أقسام .

وقد أبلغ المندوب التجارى الأمريكى ييسارىس ، Trade Commissioner L. Hall ، نص هذا التقسيم الى وزارة التجارة الأمريكية وفيه تعديل جديد لمصلحة فرنسا فى النقل الساحلى .

النقل بين فرنسا ومستعمراتها

والنقل البحرى بين فرنسا ومستعمراتها والمناطق المنتدبة بها والتي تحت حمايتها ليس وقفاً على السفن الفرنسية فيما عدا سواحل الجزائر وتونس ومراكش ، لأنها تقع تحت إدارة البحرية التجارية الفرنسية .

الاعفاء من رسوم الوارد

وبمقتضى قانون ١٠ اغسطس سنة ١٩٢٩ تعفى السفن الفرنسية المستوردة من الخارج من الرسوم الجمركية وكذلك مهماتها على أن التشريع البحرى الفرنسى يحتم على أصحاب البواخر الفرنسية ألا يصلحوا سفنهم أو يرموها إلا فى الأحواض الفرنسية ، على أنه يجوز فى حالة الضرورة القصوى الالتجاء الى الأحواض الأجنبية ، ويقدم تقرير عن ذلك - شهادة الربان أو الضابط الذى يحمل محله فى السفينة والقنصل الفرنسى وخبير بحرى يعتقد به - وإلا فتكون السفينة خاضعة لغرامة جمركية .

الاعفاء من الضرائب المالية

وقد أعفى قانون أول مارس سنة ١٩٢٨ شركات بناء السفن من ضرائب الصفقات التجارية سواء كانت هذه الصفقات خاصة ببناء السفينة أو بإصلاحها

ألمانيا

مساعدة الحكومة لبناء السفن

أما حكومة ألمانيا فلم تحذ في أول أمرها حذو حكومات العالم في دفع مكافآت لبناء السفن، ولكنها عاونت وشجعت هذه الصناعة بطريق غير مباشر، يرجع له الفضل في انتشارها في مدة قصيرة من الزمن ذلك أنها اشترطت على الراغبين من شركات الملاحة في معونة الحكومة الألمانية، أن تكون سفنهم في المستقبل مصنوعة في ألمانيا ومن مواد ألمانية بقدر الأمكان، وأن يكون إصلاح المراكب وترميمها في الأحواض الألمانية وترتب على ذلك .

(١) أن شركة اللويدز الشمالية الألمانية تسلمت من الحكومة الألمانية إعانة في نظير نقل البريد خلال عشرة سنوات من ١٨٨٥ - ١٨٩٤ مبلغ ٥٩ مليون مارك (٢٨٠٨٠٠٠٠ جنيه) ودفعت لشركات بناء السفن مبلغ ٦٠ مليون مارك (٢٨٥٦٠٠٠٠ جنيه) وتكلفت بناء أسطول هذه الشركة في المدة ما بين ١٨٨٦ - ١٩١٤ نحواً من ٨٦٥٨٦٥٨٣٤٣٦ مارك منها ٨٨٪ وهو عبارة من ٦٥٨٨٠٦٥ مارك أعطى لشركات بناء السفن في ألمانيا (١)

(٢) ثم اعفت الحكومة كل المواد اللازمة لبناء السفن وترميمها وتجهيزها ولا يوجد مثلها في ألمانيا من رسوم الوارد، إلا التي تستعمل في سفن النزهة .

(٣) تخفيض أجور نقل هذه المواد بالسكك الحديد الألمانية (لكي تبنى هذه السفن في كل مكان يصلح لبناء السفن في الدولة) .

(٤) وقد اندشت الحكومة مصانع بناء السفن الألمانية وشدت ازرها وقوتها

بان عمـدت إليها ببناء قطع من الأسطول الحربى الألمانى ففى المدة من عام ١٩٠٠ - ١٩١١ إزدادت حمولة الاسطول الألمانى العسكرى من ١٥٢ر٠٠٠ طن إلى ٨٢٩ر٠٠٠ طن وارتفعت نفقات الأسطول فى عشر سنوات من نحو ٩ر٥٠٠ر٠٠٠ ج.م إلى ٢٢ر٠٠٠ر٠٠٠ ج.م ونصف هذه المبالغ كانت تكاليف لبناء السفن الحربية (١)

نقل البريد الألمانى

وسياسة ألمانيا إزاء بحريتها التجارية دعته إلى استخدام نقل البريد فى تشجيع بحريتها كما مر بك ، وبمجرد أن أصدرت فرنسا أول قانون لمساعدة بحريتها التجارية فى ٢٩ يناير سنة ١٨٨١ رفع « بسمارك » تقريراً شاملاً إلى البرلمان الألمانى عنى به الريشتاغ الألمانى فى ٦ إبريل سنة ١٨٨١ (٢) وقد حل « بسمارك » مساعدات حكومات فرنسا وإنجلترا وإيطاليا والولايات المتحدة لبحرياتها التجارية واختتم هذا التحليل بالفقرتين الآتيتين : « أما ألمانيا فلا تدفع فى الوقت الحاضر لشركاتها التى تعاونها فى نشر وترقية تجارتها الخارجية إلا نحواً من ٢٠٠ر٠٠٠ مارك،

« لذلك واجب أن توجه عناية خطيرة فى بحث ما إذا كان من الممكن تحت تأثير الظروف التى جاءت بهذا التقرير ، أن تستطيع البحرية التجارية الألمانية ، أن تقوم بنصيبها فى رخاء الأمة ويسرها وهى محاطة بمنافسين تدمم حكوماتهم بمساعدات مادية عامة ،

وقد أقر البرلمان الألمانى مساعدة البحرية التجارية الألمانية على النحو الذى قرأته فى السطور السابقة .

قروض البحرية التجارية الألمانية

وفى عام ١٩٢١ طلب أصحاب البواخر إلى الحكومة الألمانية أن تدمم

(1) Collier Price : Germany and the Germans Pages 122, 123

(2) A complete English translation appears in U. S. Consular reports No. 112, 115, January - April, 1890 Vol. 32 Pages 108 - 118.

بقرض يبلغ نحواً من ٣٧.٠٠٠.٠٠٠ ر.م. لى يبنوا أسطولاً تجارياً بدلاً من الذى استولى عليه الحلفاء أو فقد أثناء الحرب العظمى .

وفى ٢١ مارس سنة ١٩٢١ أقر البرلمان الألمانى هذا الطلب ، وعهد إلى مصرف أصحاب البواخر بتدبير هذه القروض ، وبين عامى ١٩٢١ ، ١٩٢٢ كان فى أحواض بناء السفن الألمانية ٣٧٤ مركباً حولتها ١.٨٠٤.٠٠٠ طن فى طريق انجازها على قدم وساق ، وفى أوائل عام ١٩٢٥ منحت الحكومة أصحاب البواخر قرضاً جديداً يبلغ ٥٠ مليون مارك (٢.٣٨٠.٠٠٠ جنيه) لبناء مراكب أخرى بنفس الشروط والتسهيلات التى منحها المجلس البريطانى لأصحاب البواخر ، وهو اعطاؤهم نحواً من ٥٠٪ من تكاليف بناء السفينة سلفة مقدماً وال ٥٠٪ الباقية يقوم بها صاحب الباخرة نقداً أو بالتقسيط باتفاقه مع شركة البناء ، والفائدة السنوية تبلغ ٤٪ من أول سنة بعد بناء السفينة ، وتزداد تدريجياً الى ٥٪ ، ٦٪ ، واستمرت الحكومة تمد بحريتها التجارية بالمساعدة المادية على النحو الآنف الذكر .

الأموال الأمريكية فى البحرية التجارية الألمانية

قرض لشركة اللويدز الشمالية الألمانية : وهذا يبلغ ٢٠.٠٠٠.٠٠٠ دولار (٤.٠٠٠.٠٠٠ جنيه) ابتداء من عام ١٩٢٩ بربح سنوى قدره ٦٪ لمدة ٣٠ سنة .

قرض خط ملاحه هامبورج أمريكان : وهذا يبلغ ٦.٥٠٠.٠٠٠ دولار (١.٣٠٠.٠٠٠ جنيه) لمدة ١٢ سنة ابتداء من عام سنة ١٩٢٥ بربح ٦٪ .

قرض خط هاسنا : ويبلغ ٥.٠٠٠.٠٠٠ دولار (١.٠٠٠.٠٠٠) لمدة ١٠ سنوات ابتداء من ١٩٢٩ بربح ٦٪ .

التجارة الساحلية الألمانية

وهذه وقف على السفن الألمانية وحدها بحيث اذا خالف ربان سفينة أجنبية ذلك فانه يدفع غرامة تقدر بمبلغ ٣.٠٠٠ مارك وتعرض السفينة

لغرامة أخرى وتصادر البضائع المنقولة .
على أنه يجوز أن تعمل المراكب الأجنبية في هذا النقل الساحلي بمقتضى
معاهدة بين دولها ودولة ألمانيا - مبنية على أساس تبادل المعاملة في مياه الدولتين .

الاعفاء من رسوم الوارد

واذا دعت الحالة الى بناء سفينة في غير ألمانيا أو شراء سفينة للعمل في
الملاحة الداخلية الألمانية من الخارج فهذه السفن تعفى من الرسوم الجمركية
بشرط ألا تستخدم في النزهة .

سكك حديد ألمانيا والبحرية التجارية الألمانية

ويقدر الباحثون في شئون البحرية التجارية الألمانية النصيب الوافر الذى
اشتركت به السكك الحديد الألمانية في معونة البحرية التجارية الألمانية وشد
أزرها في ميدان المنافسة التجارية الدولية ، ولا سيما وأن موانئ ألمانيا محاطة
بموانئ أخرى عظيمة الشأن ، ويهم ألمانيا أن تغرى التجارة الدولية على دخول
وسط أوروبا الشمالى عن طريق ألمانيا .

ولذلك فقد كانت سياستها في هذا الشأن تنحصر في النقاط الآتية :

- (١) تخفيض اجور النقل بالسكك الحديد .
 - (٢) تأدية خدمات اضافية ، مثل التوزيع والاستلام والشحن في الموانئ
بدون حاجة إلى وجود صاحب البضاعة أو وكيله ، وتتبع الشحن والعناية
البضائع كما لو كان صاحبها يباشرها تماماً فتوفر عليه الوقت والنفقات .
- وفي عام ١٩٢٨ اتبعت هذه السياسة من جديد بعد أن قضت ظروف
الحروب ومعاهدة فرساي وذيولها بمحاربة التجارة البحرية الألمانية وتخلصت
منها ألمانيا إلى حد ما ، وبلغ تخفيض أجور النقل بالسكك الحديدية على
البضائع الواردة والصادرة على مراكب ألمانيا بنسبة تتراوح بين ١١٪ ،
٥٠٪ وأما في الموانئ الداخلية القريبة من فرنسا وبلجيكا فقد بلغ التخفيض
فيها ٧٠٪ .

بريطانيا العظمى

ضمانة الحكومة لقروض بناء السفن

وعدا معونة حكومة بريطانيا العظمى لبحريتها التجارية في شكل تعهدات نقل البريد، فانها وحكومة شمال ايرلندا عملتا بمشروع التسهيلات التجارية من عام ١٩٢٢ — ١٩٢٦ لضمانة قروض بناء السفن، بقصد انعاش الصناعات المحلية وإيجاد عمل للعاطلين، وكانت أول ضمانة مقدارها ١٣٧.٨٨٨.٣٤٤ جنيه لأصحاب البواخر المشتغلة بالتجارة الخارجية وشركات بناء السفن، وكان الربح بسيطاً وهو عبارة عن ٥ ٪.

تنشيط التعليم البحري في إنجلترا

وكان الغرض من قوانين احتكار نقل التجارة البحرية البريطانية قدماً عند الانجليز يرمى إلى تحقيق مطمع سياسى غايته أن تجعل البحرية التجارية مدرسة لتدريب رجال الأسطول الحربى، ومطمع آخر اقتصادى وعسكرى فكانت المراكب التجارية في القرن السابع عشر مسلحة وعلى استعداد للأعمال الحربية عند اللزوم. ولما استخدمت المراكب البخارية التجارية كان من أهم واجباتها اعداد مهندسين بحريين للأسطول البريطانى

وبذلك استطاعت الدولة أن تعلم رجالها الفنون البحرية العملية وتعددهم للدفاع عنها وتوسيع نفوذها دون أن تكلف خزيتها مصاريف

اعانة البحرية البريطانية التجارية

نقل البريد البريطانى

ونقل البريد البريطانى هو ابرز أنواع الاعانات التى تمد بها حكومة إنجلترا بحرياتها التجارية وهذا النقل يكلف الدولة مصاريف عظيمة جداً وبالتالى تمد الدولة بحريتها التجارية بهذه المبالغ العظيمة لتنشيطها في ميدان المنافسة الدولية التجارية.

جملة ما تدفعه انجلترا اعادة سنوية لبحريتها التجارية (نقل البريد)
ويلاحظ ان الاعانة التي تدفعها حكومة انجلترا لبحريتها التجارية في شكل
اجور نقل البريد تتغير ارقامها بين سنة واخرى ، وهذا التغيير ناتج عن
اسباب سياسية واقتصادية وتجارية تبرره .

فمثلا كانت تدفع سنويا لبواخرها خط شيلي ٣٤٥٠٠ جنيه حتى عام
١٩١٦ وبعدئذ انقطعت هذه الاعانة ، وكانت تدفع ايضا اعانة قدرها
٦٦٤٥٠ جنيه لبواخرها في خط جزائر الهند الغربية قبل الحرب واليوم
تدفع لها ١٣٥٠٠ جنيه فقط .

لذلك فالمبالغ الآتية عن عام ١٩٣٠ - ١٩٣١ المأخوذة من ميزانية
بريطانيا العظمى من اعانتها لنقل البريد قابلة للزيادة والنقص في السنوات
المقبلة وبجوز توزيعها بطريقة غير التي اتبعت عام ١٩٣٠ - ١٩٣١ ، وعليه
فهذا المبلغ بحـوز اعتباره رقما قياسيا لمعونة الحكومة السنوية للبحرية
التجارية البريطانية في نظير نقل البريد .

عام ١٩٣٠ - ١٩٣١

مبلغ الاعانة	البيان
جنيه ٢٤٣٥٠٠	جملة الاعانة لخطوط انجلترا - امريكا
٥٠٠٠٠	اجمالى الاعانة لخطوط انجلترا - افريقيا
٩٦٠٠٠	انجلترا - اوروبا
٣٦٧٠٠٠	انجلترا - اسيا - اسنرااليا
٧٥٦٥٠٠	جملة الاعانات السنوية

(القرض البحرى البريطانى)

وفي عام ١٩٢١ اعتمد قانون التسهيلات التجارية وضمانة الحكومة للقروض
البحرية في المملكة المتحدة وشمال ايرلندا بقصد أن تخلق هذه التسهيلات

والمعونة أعمالاً جديدة للعاطلين البريطانيين ورجال بناء السفن منهم بوجه خاص . وقد تجدد هذا القانون غير مرة (١٩٢٣ ، ١٩٢٤ ، ١٩٢٥ ، ١٩٢٦) وقد بلغت قيمة القروض ٨٥٧٠٧٠٠٠ جنيه كان نصيب بناء السفن منها ٣٤٨٨٨٠٠٠ جنيه من بينها مبلغ ٢٧٢٣٠٠٠ جنيه ضمنته حكومة إنجلترا لبناء سفن أجنبية (إيطاليا وفرنسا والبرازيل والنرويج) ومدد هذه السلفيات التي كانت معظمها تعطى مقدماً لبناء سفن تختلف ما بين خمس سنوات وعشرين سنة بفائدة سنوية قدرها حوالى ٥ ٪ .

قرض إيرلندا البحرى

وقد حزت ايرلندا الشمالية حذو المملكة المتحدة وكان مبلغ قرضها ١١٤٣٣٠٠٠ جنيه لنفس الأغراض التي دعت إنجلترا لاعطاء السلفيات البحرية

ضمانة التأمين البحرى

وبمناسبة بناء سفينتين عظيمتين لشركة « كنارد البحرية » وضمان الحكومة البريطانية التأمين عليهما أرسل المندوب الأمريكى التجارى بلنديره « Mr. Rogert R. Townsend » إلى وزارة التجارة الأمريكية تقريراً جاء فيه ما يأتى :—

بمناسبة بناء باخرتين عظيمتين لشركة « كنارد » البحرية ولان قيمة هاتين السفينتين غير عادية ، قرر البرلمان البريطانى أن يعهد إلى مجلس التجارة البريطانية التأمين على هاتين السفينتين من حيث بنائهما والاغراض البحرية الأخرى التى يكفلها التأمين البحرى . وقيمة إحدى السفينتين ٥٠٠.٠٠٠ رء جنيه والثانية ٥٠٠.٠٠٠ رء جنيه وشركات التأمين البحرى البريطانىة لا تستطيع المضاربة فى هذه الصفقة كلها .

التجاره الساحلية البريطانية

أما إنجلترا فليست متعصبة مطلقاً لتجارها الساحلية البحرية ، فهمي ترحب بالسفن الاجنبية لتعمل فى تجارتها الساحلية وتشارك السفن البريطانية أو تضاربها فى ميدان التنافس البحرى بالمياه البريطانية ، فقط تطالب هذه السفن

الأجنبية باتباع الشروط الآتية البسيطة ٢١١

أولاً - ألا تكون هذه السفن من الطبقة التي تستولى على معونة من حكومتها (ومعنى هذا أن هذه السفن أما بطيئة السرعة أو قديمة البناء ولا تستطيع بطبيعة حالتها أن تنافس السفن البريطانية في هذا النقل الساحلى) ثانياً - أما إذا كانت هذه السفن الأجنبية تستولى على إعانة من حكومتها فإن عليها أن تتنازل عن هذه الإعانة لحكومة إنجلترا، وأن تكون خاضعة للنظام البحرى البريطانى فى الموانى البريطانية وهذا معناه أن تكون السفينة بريطانية إلى حد كبير)

ثالثاً - وأن تتمتع سفن إنجلترا بميزة النقل الساحلى فى مملكة هذه السفينة. وأنت ترى فى هذه الشروط أن إنجلترا قد أوقفت النقل الساحلى على المراكب البريطانية فى الموانى الانجليزية فى مرونة سياسية.

رسوم الموانى وعوائد الرصيف

وبعد الحرب العظمى ساعدت الحكومة البريطانية السفن البريطانية الساحلية لتعود إلى سيرتها الأولى، وهذه السفن كانت تنافسها السكك الحديدية البريطانية منافسة قوية دعت الحكومة إلى الأخذ بيدها. وأول ما اتجه إليه النظر إنما كان تخفيض رسوم الموانى وعوائد الرصيف إلى نحو من ٥٠٪ من رسوم الميناء ونحو من ٧٪ إلى ١١٪ من عوائد الرصيف.

إيطاليا

يرتكز نظام معونة إيطاليا لبحريتها التجارية والصناعات البحرية على استيعاب مقرر إزاء علاقة الحكومة برعاياها. ولذلك يعتبر هذا الاستيعاب مثلاً طيباً عن معونة الحكومة لبحريتها التجارية، ذلك أن النظام الموسولنى يؤكد مبدأين : أولهما - وجوب أن تتعهد الحكومة من جانبها تدبير وسائل النقل البحرى لمواطنيها.

وثانيتها - سلطة الحكومة في أن تفرض على مواطنيها أن يتركوا لها هذا التدبير .

وزارة المواصلات الإيطالية

مدير عام البحرية التجارية الإيطالية

ومع أن خطوط وشركات الملاحة الإيطالية لا تملكها الحكومة إلا أن البحرية الإيطالية التجارية موكولة إلى مدير عام بوزارة المواصلات .
ومهمة هذا المدير العام الاشراف التام على هذه البحرية ، وتعهده شقونها على اختلاف انواعها ، وباعتبار أن السكك الحديدية الإيطالية ملك للحكومة ، فتعد وزارة المواصلات في إيطاليا مسؤولة من مسألة النقل التجاري على اختلاف أنواعه في الدولة .

أما الحلقة الباقية في ترتيب وسائل النقل وهي التسهيلات بالموانئ الإيطالية ، فهذه منحت كل أنواع المعونة من جانب وزير المالية الإيطالية

مشروع عام ١٩٢٦

وأحسب أنه لا يوجد ما يدعوني إلى أن أحدثك عن وسائل معونة إيطاليا لبحريتها التجارية قديما ، لأنها لا تخرج عما قرأته عن الدول المهمة الأخرى السابقة - فيما عدا نقل الفحم - فقد كانت تدفع مكافأة من نقله على المراكب الإيطالية ، تشجيعاً لسفنها يوم أن كان من أهم واردات الدولة .

ومشروع عام ١٩٢٦ ابتدىء في أول يناير سنة ١٩٢٦ وشمل برنامجاً واسع النطاق فقد أقر أعانة قدرها ٥٠٠.٠٠٠.٠٠٠ ليرة ، نحواً من ٤٧.٣٤٠.٠٠٠ جنيه موزعة على مدة ٢١ سنة نهايتها عام ١٩٤٧ .

وقد قسم هذا المشروع البحرية التجارية الإيطالية إلى قسمين :

(١) ضرورى (٢) نافع

فالضرورى يشمل الخطوط التي تعمل في مسافات قصيرة في البحر المتوسط وغيره من البحار المجاورة بواخر سريعة ، وأما النافع فيشمل الخطوط التي تعمل في المسافات البعيدة والمحيطات .

والعقود التي وضعها الحكومة للسفن الضرورية مدنها ٢٠ عاماً ، وأما السفن النافعة فمدتها من ٥ - ١٠ سنوات ، وكانت المعونة السنوية لعام ١٩٢٦ وهي أول سني هذا المشروع مبلغ ١٠٠٠٠٠٠ ر ١٢٧٠٠٠ ليرة للضرورة ، ٥٧٠٠٠٠ ر ليرة للنافعة .

وهكذا روعي في إعطاء السفن الضرورية مبلغاً أكبر من المعطى للسفن النافعة .

واشترطت الحكومة على شركات الملاحة المستفيدة بهذه الاعانات أن يكون جميع موظفي هذه البواخر ايطاليين تعيينهم الحكومة ، وأن يكون رؤساء ، وممثلي هذه الشركات في الموانئ الأجنبية ايطاليين أيضاً . وهذا معناه أن تكون هذه الشركات ايطالية في إدارتها ، كما هي في سفنها ، على أنه تجوز استثناءات للحكومة وحدها البت في أمرها .

واشترطت الحكومة أيضاً أن يكون ٦٠ ٪ من الأسهم ملكاً للايطاليين ، وأن تبني السفن في إيطاليا ، ومن مواد ايطالية بقدر الامكان ، ويعرض أمر الظروف التي يعمد فيها استيفاء أي بند من هذه الشروط على الحكومة للنظر فيه .

بناء السفن

الاعفاء من رسوم الجمارك ودفع مكافآت

- وانت تعلم أنه ليس بايطاليا مناجم للحديد أو الصلب ، ولذلك قررت الحكومة الايطالية الآتي تشجيعاً لصناعة بناء السفن ، وشد أزرها في إيطاليا .
- (١) إعفاء الحديد والصلب المستعملين في صناعة بناء السفن من رسوم الجمارك .
 - (٢) دفع مكافأة عن بناء السفن من الحديد والصلب بواقع الحولة الاجمالية .
 - (٣) دفع مكافأة عن بناء الآلات والمحركات ، وغلايات السفن .
 - (٤) دفع مكافأة عن بناء السفن التجارية بالطرق التي تراها وزارة البحرية العسكرية لامكان استخدام هذه السفن في أوقات الحرب .
 - (٥) دفع مكافآت عن تحسين سرعة البواخر التجارية .

القروض البحرية الإيطالية

وفي عام ١٩٢٦ رأت الحكومة أن تسمح للشركات البحرية بأن تقترض من ٤٠٪ الى ٦٠٪ من مبلغ الإعانات المقررة لها، على أن ترد هذه القروض خلال ٢٠ عاما عن الخدمات الضرورية وعشرة سنوات عن المكافآت، ولكن حالة البلاد المالية لم تكن لتسمح بذلك
إيطاليا تقترض من الولايات المتحدة الأمريكية وإنجلترا
لمنشأتها التجارية باسم الأشغال العمومية

ولما أصبحت شركات الملاحة الإيطالية في حاجة ماسة الى القروض البحرية تفاوضت حكومة إيطاليا مع حكومتى إنجلترا وأمريكا، وعقدت قرضا في إنجلترا بمبلغ ١٦٠٠.٠٠٠ جنيه في ٢٢ مارس سنة ١٩٢٧ وبمبلغ ١٢٥٠٠.٠٠٠ دولار (٣٧٠٠.٠٠٠ جنيه) في أمريكا لمدة ٢٠ عاما بفائدة ٧٪ سنويا

بنك التسليف البحرى

وفي ٢ فبراير سنة ١٩٢٩ انشئ بنك التسليف البحرى، وهو مصرف شبه رسمى، رأسماله قدره ٤٠٠.٠٠٠.٠٠٠ ليره (٣٧٠٠.٠٠٠ جنيه) ووضع تحت اشراف وزير المواصلات ووزير المالية ووزير الاقتصاد الاهلى، بقصد مقابلة ظروف ترقية وتوسيع البحرية التجارية الإيطالية، وعلى أن تتحمل الحكومة جزءاً من الفوائد المفروضة على المبالغ التى تقترض لبناء سفن في إيطاليا.

التجارة الساحلية الإيطالية

التجارة الساحلية الإيطالية وقف على السفن الإيطالية من زمن بعيد، وقد نظمها القانون نمرة ٣٥٥ رقم ١١ يوليه سنة ١٩٠٤، بحيث أجاز أن تتاجر سفن اجنبية في سواحل إيطاليا اذا كانت هناك معاهدات بين إيطاليا ودولة السفينة بشأن تبادل المعاملة في مياة الدولتين.

الاعفاء من الضرائب المالية

والتعريفة الجمركية تعفى السفن الإيطالية المبنية في الخارج من رسوم

الجرىك، على ان تكون هذه السفن للبحرية التجارية ، اما سفن النزهة وسفن
الاسطول العسكرى الايطالى، فهذه تدفع عليها الرسوم ما بين ١٠ و ١٥ ٪
ويجوز اسرداد هذه الرسوم فى بعض الاحوال .
واما مواد بناء السفن وترميمها فمغفية من الرسوم الجركية .

الاعفاء من ضريبة الدخل

وتعفى السفن من ضرائب الدخل فى الخمس سنوات الاولى من عملها
ويجوز مد هذه المدة الى عشر سنوات .

استرجاع رسوم القنال

والسفن الايطالية التى تعبر قنال كورنثيا فى اليونان ترد اليها رسوم المرور

اليابان

وتطور اليابان الصناعي واقتباسها للحضارة الغربية معروف تماماً،
ويرجع تاريخ انتشار الصناعات اليابانية وبناء السفن بوجه خاص الى عهد
السفينة المعدنية .

بناء السفن

وبناء السفن فى مقدمة الصناعات التى عنيت بها حكومة اليابان فى أول
نهضتها الصناعية ، فأنشأت مصانع وأحواض السفن تحت رقابتها واشرفها
وبمعوتها .

ولما كانت اليابان لا تملك مناجم مهمة للحديد أو الصلب ، وحاصلاتها
من هذين المعدنين لم تزد فى أول أمرها عن ١/٢ مما كانت تتطلبه صناعاتها فى
أول الأمر، فقد كان لابد لها من استيرادهما من أوروبا وأمريكا .
والحرب العظمى من العوامل التى رقت هذه الصناعة اليابانية إلى حد
كبير، وكانت اليابان تستبدل السفن بالأغذية التى كانت تمد بها الحلفاء .

إعانات ومكافآت البحرية التجارية اليابانية

ونظام هذه الإعانات والمكافآت مقتبس من الحكومات الغربية بالدقة ، والمعروف عن هذه البلاد أنها استفادت كثيراً بتجارب الأمم الأخرى ، وطبقت خلاصة خبراتهم على أحوالها العامة ، مع تعديل يتناسب وظروفها وأحوالها سواء كان ذلك في فن بناء السفن أو تشجيع الملاحة .

فاعانة الملاحة في شكل سلفيات مقدماً في نظير نقل البريد وانشاء خطوط منتظمة ، وتأسيس مصرف صناعي للسلفيات البحرية على النحو الذي مربيك في الدول الأخرى قد اتبعته اليابان .

التجارة الساحلية اليابانية

وكانت اليابان قد سمحت للسفن الأجنبية بالنقل الساحلي الياباني حتى عام ١٨٩٤ ومن عام ١٨٩٤ - ١٩١٠ لم يسمح بهذا النقل للسفن الأجنبية بين ناجازاكي وكوريا ويوكوهاما وهاكوداتو .

ومن عام ١٩١١ حرم الاتجار في النقل الساحلي على السفن الأجنبية بوجه عام .

- هولنده -

بناء السفن

وقد أشار تقرير شركة اللويدز عن عام ١٩٣١ إلى أن هولانده كانت السادسة في ترتيب بناء السفن التجارية العالمية ، وتقدمتها إنجلترا وأمريكا وفرنسا وألمانيا وإيطاليا .

هولنده ينقصها الفحم والحديد

وهولنده تنقصها المعادن التي تبني منها السفن وفي مقدمتها الفحم والحديد ، ولكن ذلك لم يقف حجر عثرة في سبيل الصناعات البحرية الهولندية عامة ، وبناء السفن بوجه خاص .

ذلك أنها تستورد هذه المعادن كحامات تارة، وكنصف مجهزة تارة أخرى، من أوروبا بمعونة الحكومة وتشجيعها .

وعلى سبيل المثل أذكر أن الحرب العظمى حرمت هولنده من استيراد المعادن المسبوكة التي تستعمل في بناء السفن ، وعملية السبك تتكلف مصاريف يمكن اقتصادها اذا تمت في المملكة التي تستورد منها ، ولكن حكومة هولنده رأت أن تقاوم هذا الظرف باشتراك فعلي في بناء مسبك للحديد عام ١٩١٧ وكانت اعانتها لهذا المشروع ٧٥٠٠٠٠٠ فلورين (٦٠٠٠٠٠ جنيه) وكان هذا الاشتراك دعوة مادية لتأسيس شركة بلغ رأسمالها ٢٠٠٠٠٠٠ جنيه

الحكومة تسلف رعاياها مصانع بناء السفن الحكومية

وفي عام ١٨٧٤ تقرر إيقاف العمل في المنشآت البحرية العسكرية ، وطلب الملك ولیم الثالث إلى المهندس (Arie Smit) أن يقبل استعارة مصنع بناء السفن الحكومي بأحواضه التي كانت تعد من كبريات الأحواض البحرية في ذلك الوقت لمدة ٩٩ سنة ، وأن يعمل فيه كما يعمل في مصنع أقامه من ماله الخاص .

وكانت هذه الرغبة الملكية السامية سبباً في إنشاء شركة بناء السفن والأعمال الهندسية الملكية .

وفي هولنده اليوم نحواً من ١٠٦ مصنعاً لبناء السفن ، يعمل فيها ٣٥ ألف عامل هولندي ، وهنا أكرر ما ذكرته من قبل ، من أن هولنده تنقصها المعادن التي تبنى منها السفينة ، وفي مقدمتها الحديد والفحم .

سلفيات السفن والقروض البحرية الهولندية

وهذه لم تأت فيها هولنده بجديد ، عدا إنشاء بنك الرهونات البحرية . ولما كان رهن السفينة بحرمها من سلفيات أجنبية في الموانئ الأجنبية عند الضرورة ، فقد وضعت الحكومة تشريعاً ، وفق بين الغرض من إنشاء البنك وبين رهن السفينة .

إعانات ومكافآت البحرية التجارية الهولندية

وهذه تعطى في نظير نقل البريد ، وإنشاء خطوط منتظمة كما هو الحال في الممالك الأخرى .

التجارة الساحلية الهولندية

وهذه مسموح بها للسفن الأجنبية في قيود معينة .

الاعفاء من الرسوم الجمركية

وتعفى هولنده مواد بناء السفن من الرسوم الجمركية ، سواء استعملت فعلا في البناء أو تصدرت إلى ممالك أخرى .

النرويج

ولا يوجد بين دول الأرض دولة تنافس النرويج في نسبة سفنها إلى عدد سكانها ، فهي متفوقة بحق من هذه الناحية على كل الدول البحرية ، وذلك يرجع إلى أن أفرادها يتاجرون في البحار في كل نواحيها ، وإلى ما اتصف به أفراد هذا الشعب من الاقدام على المقامرة في النقل ، ولأن الشركات تبني سفنها وتؤجرها إلى دول أجنبية .

مكافآت الملاحة ونقل البريد

وحكومة النرويج تساعد بحريتها بانتظام من عام ١٨٦٠ — ١٩٣٠ رغبة في تشجيع الملاحة المنتظمة في الخطوط التجارية الدولية وبقصد نقل التجارة باديء ذي بدء ، وأما نقل البريد ، فتراه حكومة هذه البلاد أمراً ثانوياً . وترى في الجدول الآتي المبالغ التي صرفتها هذه الدولة أخيراً في خطوط النقل الدولي كعانة لبحرياتها .

الميزانية	الإعانة بالكرون	الإعانة بالجنيه المصرى (١)
١٩١٩ — ١٩١٨	٦,٠٠٠,٠٠٠	٣٣٥,٨٠٠
١٩٢٠ — ١٩١٩	٦,٠٠٠,٠٠٠	٣٣٥,٨٠٠
١٩٢١ — ١٩٢٠	٦,٠٢٠,٠٠٠	١٨٦,٠٠٠
١٩٢٢ — ١٩٢١	٢٠,١٨٩,٧٠٠	٦٣٢,٨٠٠
١٩٢٣ — ١٩٢٢	١٥,٠٠٠,٠٠٠	٥٣٠,٦٠٠
١٩٢٤ — ١٩٢٣	٩,٠٠٠,٠٠٠	٢٦٣,٦٠٠
١٩٢٥ — ١٩٢٤	٨,٠٠٠,٠٠٠	٢٤١,٤٠٠
١٩٢٦ — ١٩٢٥	٧,٠٠٠,٠٠٠	٣١٦,٤٠٠
١٩٢٧ — ١٩٢٦	٧,٦٦٩,٣٠٠	٣٧٧,٠٠٠
١٩٢٨ — ١٩٢٧	٦,٧٣٦,٠٠٠	٣٥٦,٨٠٠
١٩٢٩ — ١٩٢٨	٥,٨٣٦,٠٠٠	٣١١,٢٠٠
١٩٣٠ — ١٩٢٩	٥,٨٦٥,٠٠٠	٣١٣,٤٠٠
١٩٣١ — ١٩٣٠	٦,٠٢٥,٠٠٠	٣٢١,٨٠٠
١٩٣٢ — ١٩٣١	٦,٢٠٦,٦٠٠	٣٣٢,٦٠٠

« (القروض البحرية النرويجية) »

وهذه تشابه نظيرتها في الدول الأخرى وتمتاز بأن عندها بنك لرهن السفن بملكه أصحاب البواخر النرويجية .

« (التجارة الساحلية النرويجية) »

وهذه مسموح بها للسفن الأجنبية من جانب الحكومة ، لأن هذه التجارة الساحلية بسيطة ، ولكنها مع بساطتها موقوفة على السفن النرويجية بفضل وطنية النرويجيين وإيثارهم معاملة سفن بلادهم .

« (الاعفاء من الرسوم الجمركية) »

والحكومة النرويجية لا تعفى مواد بناء السفن والصناعات البحرية من الرسوم الجمركية ولكنها تصرف إعانة للمستوردين تغطي هذه الرسوم .

(١) حسب سعر الكاميرو

الدول البحرية الثانوية

والدول البحرية الثانوية قد حذت حذو الدول البحرية المهمة في أعانة بحرياتها التجارية والصناعات البحرية ، فلا داعي إذن لأن أكرر لك أنواع المساعدات والمعونة التي تقوم بها هذه الحكومات مادامت كلها مقتبسة من الدول التي مر بك ذكرها ، على أنني سأحدثك عن كل محاولة رأت هذه الدول الثانوية أن تطبقها على حالاتها الخاصة وظروفها

أستراليا

وقد تتبعست أستراليا خطوات إنجلترا إزاء إنشاء بحريتها التجارية ، وابتدأت محاولتها ببناء أسطول تجارى تديره الحكومة ، وكانت فكرة غير موفقة أن يعهد إلى الحكومة بهذا العمل التجارى . ويبيع هذا الاسطول إلى الشركات والأفراد الأستراليين .

وبما يجدر ذكره أن حضرة صاحب السعادة عبد الحميد سليمان باشا مدير عام السكك الحديدية فى عام سنة ١٩٢٥ كان قد اقترح أن تشتري الحكومة المصرية بعض قطع هذا الاسطول ولكن البرلمان المصرى لم يوافق على ذلك ، بعد أن خطب فيه حضرة صاحب الدولة محمد محمود باشا وزير المواصلات عامئذ مناشداً الشركات والأفراد المصريين الأقدام على المشاريع البحرية التجارية ، على أن يمدهم دولته بكل أنواع المعونة والتشجيع وللاستفادة بتجارب الأمم البحرية التي رأت أن قيام الحكومة بأعمال النقل البحرى التجارى يعرضها لمشاكل ، ولا يتفق مع مصلحة الأمة من ناحية التجارة الدولية

ولم تأت أستراليا بجديد فى محاولاتها ، غير أنها عهدت إلى وزير الجمارك والتجارة بأن لا يسمح لغير سفن أستراليا بالعمل على سواحل أستراليا (أستراليا كما تعلم من ممتلكات إنجلترا) فى النقل الساحلى إلا إذا سجلت هذه السفن بالسجل الأسترالى وتتبعست كل أنظمة أستراليا فى البحرية التجارية .

النمسا والمجر

وكانت دولة النمسا والمجر تساعد وتشجع ملاحتها الداخلية على نفس الأساس الذي تعين به بحريتها في التجارة الخارجية بالبحار.

بلجيكا

وقد راع بلجيكا أن ترى بحريات الدول تزاحمها مزاحمة شديدة في مينائها الكبرى « انتورب » فقد بلغت نسبة السفن البريطانية عام ١٩٢٩ - ١٩٣٠ (٣٢٪) والألمانية ٢٣٪ وهولاندا ٨٪ وفرنسا ٧٫٦٪ ونسب صغيرة لدول أخرى، فاستغلت الحكومة البلجيكية مبلغاً كبيراً من المال في الأعمال البحرية، لكي تتمكن به بحريتها التجارية من حماية موانئ بلجيكا في الميدان التجاري

والشركة التي عهد إليها باستغلال الجانب الأكبر في النقل البحري التجاري هي شركة « اللويدز الملكية البلجيكية » ويديرها مجلس إدارة مكون من ١٦ عضواً ولجنة مندوبين وممثلين للحكومة ومدير عام، وفي مجلس إدارتها وزير الداخلية ومدير عام المالية وممثل البنك الأهلي البلجيكي وبنك انتورب واستاذ من جامعة « University Louvain » واستاذ من جامعة « Ghent » لتمثيل الحكومة

وبقية الشركات الأخرى مدتها الحكومة بالمساعدات والمكافآت والتعاون الأدبي والارشاد الفني.

القروض البحرية البلجيكية

وهي تشابه قروض الدول الأخرى غير أن فائدتها بسيطة جداً وقدرها ٣ ٪ سنوياً عن مدة العشرين سنة

الاعفاء من رسوم الموانئ وعوائد المناثر وإرشاد السفن

ورسوم التخليص على البواخر

وهذه كلها ميزات كانت تتمتع بها السفينة البلجيكية في موانئها الأهلية

حتى الحرب العظمى والآن إدخال عليها تعديل بسيط .

(تخفيض نولون البضائع بالسكك الحديدية)

والبضائع المصدرة على مراكب بلجيكية تعطى هذا الامتياز ، فتتنقل في داخلية البلاد بأجور منخفضة بالسكك الحديدية البلجيكية .

(البرازيل)

تقرض لتساعد بحريتها التجارية

واتبعت البرازيل وسائل الدول البحرية المهمة في أمر تشجيع البحرية التجارية ، وشملت إعانات الملاحة وبناء السفن والصناعات البحرية كل أنواع النقل المائي حتى النقل في الأنهر

ولما كانت حالتها المالية لم تساعد على القيام بكل هذه المساعدات فقد عقدت قرضاً في إنجلترا في ١٥ أكتوبر سنة ١٩٢٧ ينتهي في ١٥ أكتوبر سنة ١٩٥٧ ومدته ثلاثون عاماً عن مبلغ ٨٠٠٠.٠٠٠ ر. ٧٥٠ جنيتها بربح سنوي قدره ٦.٥ ٪.

(كندا)

وكندا تتبع سياسة بريطانيا العظمى في البحرية التجارية من كل وجهة ، وزادت عليها بأن قرر وزير البحرية التجارية ومصادر الاسماك الرغبة في النقل على مراكب بريطانية أو كندية إلى ميناء كندية مباشرة ، لكي تتمتع البضائع المنقولة على هذه السفن بتخفيض أجور السكك الحديدية في داخلية البلد ، وعوائد الارصفة وتسهيلات في المعاملات الجمركية ، وبذلك يرى التجار ان من مصلحتهم المادية ألا يستوردوا أو يصدروا بضائع عن طريق الولايات المتحدة الأمريكية .

شيلي

تشجع نقل النترات الشيلية والفحم على مراكبها
وأضافت شيلي إلى السياسة المتبعة في الدول الأخرى بشأن تشجيع النقل

البحرى التجارى على سفن الدولة منح مكافأة عن نقل النترات الشيلية
على مراكب شيلية، وكذلك الفحم، لتتمكن سفنها من النجاح فى المزاومة التجارية
(قانون نمرة ٤٢٤٨ فى يناير سنة ١٩٢٨ وقانون نمرة ٤٢٦١ فى ٦
اكتوبر سنة ١٩٢٨)

﴿ الدانمارك ﴾

والدانمارك تعد مملكة زراعية لأنها كما تعلم غنية بمنتجات حاصلات الزراعة
فيها، ولكنهم مع ذلك الدولة السادسة العالمية فى بناء السفن بعد عام ١٩٣١، ويرجع
ذلك إلى المعونة والتشجيع الذين تمد الحكومة بهما بناء السفن والملاحة البحرية

تشجيع الصادرات وتمويلها

أجور منخفضة فى النقل البحرى على الاتاج الزراعى

وتشترط الحكومة الدانماركية على الشركات البحرية التى تتمتع بالاعانات
والمكافآت السنوية أن تتعهد بنقل المنتجات الدانماركية الزراعية بأجور منخفضة
عن أسعار بورصة النقل، بنسبه يحددها اتفاق متبادل بين الشركة والحكومة
وتعد هذه الاعانات والمكافآت الملاحية جزءاً من سياسة تشجيع الصادرات
الدانماركية وتمويلها .

﴿ اليونان ﴾

وقد وجهت اليونان عنايتها إلى الشؤون الآتية :-

- (١) - إنشاء مدرسة بحرية مهمة لضباط البحرية التجارية بيرية من عام ١٩٢٦
- (٢) - إعفاء سفنها من جانب من رسوم الموانئ
- (٣) - تنظيم التفتيش البحرى على سفنها والاشراف عليها
- (٤) - نشرت قانوناً يختص بتحديد عمر السفن اليونانية بحيث إذا تجاوزت
أعمارها مدداً معينة لايسمح لها بالنقل البحرى حاملة العلم اليونانى
(وهنا تلتجىء مثل هذه السفن إلى راية أخرى كالراية المصرية مثلاً ؟)
وأما بقية محاولاتها فمقتبسة من الأمم الأخرى التى مر بك ذكرها
وكان قد فكر فى عام ١٩٣٠ جدياً فى مساعدة سفن البضائع اليونانية
اعانة لم تسبق اليونان إليها دولة أخرى .

ولكن عدل عن ذلك لأن معظم هذه السفن ملكا للقباطين الذين يقودونها ، وهؤلاء يستخدمون غالباً أقصى درجات الاقتصاد في إدارة سفنهم وما يجدر ذكره أن الأفراد والشركات اليونانية لا تتردد في وضع سفنها تحت علم أى دولة ، مادام هذا العلم يحقق لها ربحاً منشوداً ولا يضطرها أن تستخدم في سفنها غير اليونانيين سواء كان هذا العلم مصرياً أو صينياً

﴿ نيوزيلندا ﴾

ونيوزيلند تتبع السياسة البحرية البريطانية التي مر بك حديثها . ولا يفوتني أن أشير الى ان شركة الملاحة النيوزيلندية هي أول شركة أجنبية رحبت بتمرين أعضاء بعثة حكومة مصر بانجلترا بعد أن اعتذرت السفن الانجليزية عن قبولهم ، وقد شكرها في حينه حضرة صاحب المعالي حلى عيسى باشا وزير المواصلات يومئذ .

﴿ البرتغال ﴾

قانون امتياز البحرية التجارية

ولما كان لدى البرتغال أسطول تجارى مهم نسبياً ، رأت أن تستخدم هذا الأسطول وتنظمه في التجارة الدولية ، وتحقيقاً لهذه الرغبة قررت في عام ١٩٢٢ أن ترد ١٠٪ من رسوم الوارد الجمركية عن البضائع التي ترد على البواخر البرتغالية إلى إحدى الموانئ الأهلية .

ولما استصدر هذا القانون أسنله المشرع بوجوب اشتراك البرتغال في سياسة الدفاع الاقتصادي الدولي . وهي السياسة التي تركز مساعدات الحكومات لبحرياتها التجارية وتؤيد اعتقاد الحكومة أن الأسطول التجارى البرتغالي سيؤدي واجبه في تحسين حالة البرتغال الاقتصادية العامة .

﴿ روسيا ﴾

أما روسيا البيضاء فقد اتبعت سياسة الدول البيضاء التي مر بك ذكرها ، وأما روسيا الحمراء فاعتبرت البحرية التجارية الروسية جزءاً من المنافع

العامة ، ووضعها في صف أسطولها الحربي من حيث الادارة والملكية .
وهي تعتبرها ضرورة لتوزيع حاصلاتها واستيراد وارداتها وتعدّها
مظهراً من مظاهر السوفييت .

ولكن هذه السفن تصادف معاملات شاذة خصوصاً في مياه الدول
التي تحارب المبادئ الروسية السياسية والتي لم تعترف بالروسيا الحمراء بعد .

❦ اسبانيا ❦

امتياز البحرية التجارية

وعدا المساعدات والمكافآت التي تمنحها حكومة اسبانيا لبحريتها التجارية
كغيرها من دول العالم قد وضعت في ٣٠ مارس سنة ١٩٠٠ قانوناً لحماية
بحريتها وتشجيعها ، بأن خفضت الرسوم والعوايد التي تحصل على السفن
الاسبانية بواقع حمولة المركب وعدد الركاب في حالتها الصادر والوارد .

❦ السويد ❦

استرجاع الرسوم الجمركية

وفي حالة إصلاح وترميم سفن أو بنائها للدولة ، أو للشركات الأجنبية
في دول أخرى ، فترد الرسوم الجمركية التي حصلت على المواد المستوردة
من الخارج والتي استعملت في هذه الصناعات .

❦ الدول البحرية الأخرى ❦

والآن أحدثك عن الممالك التي لها أسطول بحري صغير أو التي تحاول
الآن العمل على أمواج البحار ، وطبعي أن تحذو هذه الدول حذو الممالك
البحرية التي سبقتها في هذه الضمار وتتبع سياساتها البحرية ، لكي تستفيد
بدراساتها وتجاربها .

فالدول الآتية سأحدثك عن سياستها الانشائية من ناحية إدخالها تعديل
على برنامج الدول البحرية الأخرى التي اقتبسته منها .

﴿الارجنتين﴾

والارجنتين لاتزال معتمدة على الدول البحرية الاجنية فى نقل تجارتها الخارجية وقد ابتدأت عام ١٩٣١ فى اتباع سياسة الدول الأخرى إزاء البحرية التجارية .

﴿الهند البريطانية﴾

وقد حاولت غير مرة أن تعمل الهند فى النقل التجارى البحرى الدولى أو على سواحلها ، ولكنها لم توفق بعد لأسباب معروفة .

﴿بلغاريا﴾

وبحرية بلغاريا التجارية صغيرة جداً ، وأهمها تابع لشركة البواخر البلغارية ، وفى عام ١٩٣١ اشتركت حكومة بلغاريا بمقدار ٥٠٪ من رأس مال الشركة ، وقررت ألا تنقل بريدها على بواخر شركات اجنية ، وأن تخصص أجور نقل البريد لهذه الشركة .

﴿كولمبيا البريطانية﴾

وهذه لاتزال مجهوداتها فى مهدها لأسباب معروفة ايضاً

﴿كوستاريكا﴾

وقد اهتمت هذه الدولة بتجارها الساحلية وجعلتها وقفاً على مراقبتها ولحماية بحريتها التجارية قد قررت حكومة هذه البلاد أن تعفى سفنها من رسوم الموانىء والمنائر . أما السفن الاجنية حتى التى تنقل بضائع من الخارج إلى ميناء كوستاريكية وتنقل إلى ميناء أخرى كوستاريكية ببضائع اجنية ايضاً فان عليها دفع الرسوم والعوائد كاملة للموانىء والمنائر فى كل ميناء تدخله .

﴿كوبا﴾

وكوبا قد تتبعت سياسة الولايات المتحدة الأمريكية خطوة خطوة

وهي سائرة في طريقها بثبات .

(استونيا)

وأنت تعلم أن استونيا كانت قبل الحرب من أملاك روسيا على خليج بحر ريجا وبحر البلطيق ، وقد أعلن استقلالها في ٢٤ فبراير سنة ١٩١٨ وهي تتبع نظام إنجلترا البحري التجارى بنجاح مطرد .

﴿ فنلندا ﴾

ومعلوم أن فنلندا كانت قطعة من روسيا على بحر البلطيق وانسلخت منها بإعلان استقلالها في ٦ ديسمبر سنة ١٩١٧ وهي واقعة على خليج فنلندا وخليج بوثلندا وغنية بأخشابها وزراعتها ، وقد اقتبست انظمة الدول البحرية الأوربية وتتبعها .

(لتفيا)

وكانت مقاطعة روسيه قبل الحرب وأعلنت استقلالها في ١٧ نوفمبر سنة ١٩١٨ وهي واقعة كما نعلم على خليج ريجا وبحر البلطيق ، وقد حدثت حذو فنلندا .

(لتوانيا)

وبحريتها بسيطه وتديرها حكومتها .

﴿ المكسيك ﴾

وتملك بعض سفن بحريتها الحكومة ، والبعض الآخر تابع للشركات والأفراد وهي تحذو حذو جارتها العظيمة الولايات المتحدة الاميركية .

(بنما)

وعنايتها موجهة إلى النقل الساحلى ، وهذا تحميه حكومتها وأما النقل البحرى البعيد فلا يزال فى طور التكوين .

(بيرو)

وبحريتها التجارية في مهبها .

(بولندا)

وهي دولة كما تعلم اوروية مهمة وعدد سكانها ٢٧ مليون نسمة وعنايتها بالبحرية التجارية قد بلغت شأواً عظيماً واصلاح ثغر جدنيا « Gdynia » وبناء السفن والملاحة موضع اهتمام السبعة والعشرين مليون نسمة .
وابتدأت الحكومة في تحقيق رغبات الشعب بأن اشترت سفننا تجاريه للركاب والبضائع والبريد ، عهدت بادارتها الى الشركات البولندية .

(رومانيا)

وتدير حكومتها خطوط نقل البريد وتعاون الشركات التي تنقل البضائع .

(سلقادور)

وبحريتها صغيرة وفي دور التكوين .

(تركيا)

وحكومة تركيا تشرف على تشغيل واستغلال الخطوط البحرية التجارية ولها مجلس للشئون البحرية التجارية يشبه مجلس الولايات المتحدة لأمريكية للشئون البحرية التجارية .

(اتحاد جنوب افريقيا)

ولهذه البلاد مجلس للشئون البحرية التجارية يقوم بما يقوم به مجلس الشئون البحرية التجارية بأمريكا .

(فنزويلا)

وبحريتها التجارية تعمل في شواطئها فقط .

(يغوسلافيا)

وهي تتبع سياسة الدول الاوربية الأخرى في الملاحة والصناعات البحرية .

(الخلاصة والاستنتاج)

وترى الخلاصة والاستنتاج في الجزء السادس من هذه الرسالة تحت عنوان هل تساعد مصر بحريتها التجارية .

الجزء الخامس



نهضة مصر البحرية الحالية



ما عملته مصر

الجزء الخامس

نهضة مصر البحرية الحالية

ما عملته مصر

تحرير

سأحاول هنا أن أذكر خلاصة موجزة عما عملته مصر في نهضتها البحرية الحالية ، ويمكن اعتبار تاريخ هذه النهضة ، من المدة التي تلت تصريح ٢٨ فبراير عام ١٩٢٢ ، بعد أن أصبحت مصر ملكة ذات سيادة ، يحكمها عزيزها حضرة صاحب الجلالة الملك « فؤاد الأول » . وأنت تعلم أننا بعد الحرب لم نرفع علمنا المصرى على سفينة واحدة تجارية .

عهد جلالة الملك فؤاد الأول والملاحة المصرية

معلوم أن السفينة مدينة بتطورها وارتقاءها إلى الملوك والأمراء ، وقد قرأت في الموجز التاريخى لهذه الرسالة ، أن مصر أول دولة سادت البحار ، وقد بلغت السفينة فيها بفضل ملوكها البطالسة أسى مراكزها ، وكذلك بلغت السفينة مركزاً عظيماً من الناحية التجارية ، فى عهد الملكة حتشبسوت من الأسرة الثانية عشر ، ولما جاء دور إسبانيا ، عنيت بها الملكة « إيزابل » التى ساعدت كرسنوف كلومب على اكتشاف أمريكا بعد أن أعرض عنه جون الثانى ملك البرتغال .

وأنت ترى فى الجزء الرابع من هذه الرسالة - كيف ساعدت الدول بحرياتها - وهناك ترى فضل الملوك أيضاً على السفينة والملاحين ، وأذكر

لك على سبيل التكرار أن الملك وليز الثاني ملك هولندا ، قد أقرض مصنعاً لبناء السفن يعد من أكبر مصانع السفن في أوروبا لشركة هولندية لمدة مائة سنة ، « لأن دولته ينقصها الحديد والصلب ، ويرغب في أن يراها واقفه على قدميها في البحار » ،

ولم لا يعنى الملوك والأمراء ببحرية بلادهم وترقيتها ، والسفن سبب يسر ورخاء الدولة ، والملوك أولى الناس بتقدير هاتين الصفتين في الدول التي يحكمونها .

ثم لم لا يعنى الملوك والأمراء ببحرية بلادهم . وهم أولى الناس بحب الشعب وتقديسه ، وهل أحب الشعب زعماءه غراماً بسواد عيونهم . إنما يحبهم الشعب لأنهم يشعرون بحاجة الشعب ورغباته ، ويعملون على تنفيذها . ومثلي إذا عرف بقيمة البحرية التجارية للدولة ، فأنمسا عن اختبارات وملاحظات فرضت نفسها على فرضاً ، أثناء تمريني بالمراكب الأمريكية ، فكنت أرى كيف تستقبل الدول السفينة الأمريكية ، كذلك في إحدى المراكب الانجليزية ، فكان هنالك استقبال خاص ، ولما كنت في سفينة تحمل العلم المصري ، وقع تحت بصرى من الفوارق ، التي بعثت في نفسى السرور والالم والامل .

وجلالة ملكنا المفدى أيد الله ملكه وأعزه ، قد ورث عن جده الأكبر محي مصر ، المغفور له ساكن الجنان محمد علي باشا ، حكمة التقدير والادراك السامى ، وعن والده عزيز مصر سمو الخديو اسماعيل باشا ، حب المعالى لشعبه ، والرغبة في ترقيته ، لكي تكون « مصر قطعة من أوروبا » .

لذلك نالت السفينة من الرعاية الملكية السامية نصيباً وافراً ، فقد أوفدت حكومة جلالته بعثات بحرية لتعلم فنون الملاحة وسلك البحار في الخارج ، وبعثات هندسة بناء السفن ، وبعثات أخرى للهندسة البحرية ، ونشط روح التنافس في التحصيل البحرى بأن أصدر أمره الكريم القاضى بأن يعين في يخته « المحروسة » أوائل الذين ينجحون في امتحان مسابقة عامة في امتحان بحرى عام . وبمناسبة ذكر هذه العثبات ، لا يفوتنى أن أشير الى الخدمات الجليلة التي

قام بها حضرة صاحب السعادة « محمود باشا سامى » للبعثات البحرية كلها فى اوروبا ، وفى امريكا ، فقد اوفدت وزارة المواصلات اول بعثة بحرية الى انجلترا يوم ان كان وكيلها هذه الوزارة ، وقد تحمس الباشا للفكرة وخدمها بكل ما فيه من قوة .

وأما فى امريكا ، فقد تعذر على المفوضية المصرية الحاقى بالاسطول التجارى الأمريكى ، وكتبت للوزارة تقترح عليها فى غيبة « سامى باشا » فى الإجازة بمصر ، ان تلحقنى للتمرن على الهندسة البحرية بدلا من الملاحة البحرية ، ولكن لما عاد سامى باشا من اجازته من مصر ، اتصل بسعادته حضرة صاحب العزة الدكتور هيكل بك باللاسلكى برجاء تحقيق رغبتي ، وفى اليوم الثالث ابرق سامى باشا للوزارة يبلغها امكان قبولى بالبحرية الأمريكية التجارية كأول مصرى ، ولصديقه الدكتور هيكل بك يبشره باجابة رجائه .

ويجب ان لا يدهشك أن تعجز المفوضية المصرية بامريكا عن تحقيق رغبة الوزارة فى غيبة سامى باشا ، وذلك لأن لصاحب السعادة محمود سامى باشا مكانة ممتازة جدا عند كبار الأمريكيين ، فى الحكومة وفى دوائر المال والأعمال ، مما يشرف كل مصرى بهمه ان تمثل مصر فى أكمل صورة فى العالم الجديد ، وأن يمثل حضرة صاحب الجلالة مليكها المفدى ، فى الديار الأجنبية ، فى وفاء وإخلاص وولاء ، لا تورية فيه ولا رياء .

وقد حاول سامى باشا فى عامى ١٩٢٧ و ١٩٢٨ يوم ان كان وزيرا مفوضا لمصر بأمريكا ، أن يربط كبار الماليين من الأمريكيين من أصحاب البواخر ، بكبار المصريين أو الحكومة المصرية ، لإنشاء تعاون بحرى تجارى بين الأمتين المصرية والأمريكية ، تتكون على صداه شركات نقل بحرية مصرية ، وقده حولت تلك المشاريع إلى وزارة المواصلات وحفظت .

ولما عين حضرة صاحب العزة على بك اسماعيل مفوضا لمصر بأمريكا سار على سنة سامى باشا فى التحمس للبحرية المصرية ، وانه ليسرنى أن اجهل لعزته ، محاولة إيجاد علاقات تجارية بحرية ، بين كبار المصريين

والأمريكيين . وقد كان حظه في هذا المضمار كحظ سامى باشا .

واقترح أحد الوزراء ، وهو حضرة صاحب السعادة عبد الحميد سليمان باشا مدير عام مصلحة السكك الحديدية عام ١٩٢٥ ، أن تشتري الحكومة بواخر تنقل عليها مشترواتها ومهماتا من الخارج ، فكانت هذه الفكرة سبباً في تأليف لجنة البواخر ، التي جمعت كبار الفنيين البحريين في الدولة ، ودرسوا الموضوع ، وساروا به حتى انتهى إلى تشجيع الوطنيين في الاشتغال بالأعمال البحرية ، وتأليف شركات تتولاها الحكومة بالمعونة المادية والحماية التشريعية .

وأعيد فتح المدرسة البحرية ، التابعة لمصلحة خفر السواحل ، ورفع مستوى التعليم فيها ، فجعل القبول فيها وقفاً على الحاصلين على شهادة الدراسة الثانوية ، وعضدت حكومة جلالته مشروع المدرسة الفاروقية ، التي تضم اليتامى وأولاد الفقراء ، لتربيتهم وتعليمهم وإعدادهم لأن يكونوا بحارة بالبحرية المصرية .

وكان للتعليم البحري التجارى نصيب جديد ، فقد تطوع أحد صفوة كبار رجال البحرية المصرية ، وهو حضرة صاحب العزة الأمير الالى محمود بك حمدى الديب ، مساعد المدير العام لمصلحة الموانى والمناثر بالحقاق الطلبة المصريين بالبواخر التجارية بصفه خاصه ، لتعليم الملاحة وسلك البحار ، والهندسة البحرية .

وقد ضحى ويضحى الأمير الالى حمدى بك براحتيه ، ووقته في سبيل هذا التطوع الكرم ، مدفوعاً بشعور قومى فياض وعاطفة نبيلة ، غايتها الأخذ بيد الشبان المصريين الذين يرغبون في التعليم البحري التجارى ، وممرها خدمة البحرية التجارية المصرية ، مما جعل شخصيته ركن من أهم أركان النهضة البحرية التجارية في مصر .

هذا عدا ما نراه في نص تعاقد الحكومة وشركة ملاحه الاسكندرية من ضرورة قبول الطلاب المصريين بالبواخر ، وهو العقد الذى طلب إلى شركة مصر للنقل والملاحه نفس هذا المطلب .

ثم قرر مجلس الوزراء في ١٤ يونيه سنة ١٩٣١ وضع سياسته للبحرية التجارية ، وتقرر على أثر ذلك إنشاء اللجنة البحرية المستديمه بوزارة المالية ، وهي التي أشرف بأن أتوجه اليها بهذه الرسالة المتواضعة .

وآخر ما وصل إلى على من عناية جلالة الملك فؤاد الأول بالبحرية المصرية ، انما هو تفضله بالانعام السامى برتبة الباشوية الرفيعة ورتبة اللواء البحرى ، على حضرة صاحب السعادة محمود باشا حمزة قومندان البحرية الملكية ، وأحد أعضاء اللجنة البحرية المستديمة . فإني أفهم أن جلالة مولانا الملك ، أراد بترقيته حمزه باشا ترقية بحرية جلالته ، ورفع مستوى مصر والملاحه ، وهو ما أهنيء به اللجنة البحرية المستديمة .

اتفاق النقل البحرى

بين الحكومة المصرية وشركة الملاحة بالاسكندرية في يناير ١٩٣١ -

واتفاق النقل هذا هو أول اتفاق رسمى وقعته حكومة جلالة ملك مصر مع شركة أهلية ، بقصد تشجيعها ماديا ، وتنشيطها على العمل ، فى التجارة البحرية . وهذا نصه :

« بين الحكومة المصرية ، وشركة ملاحة الاسكندرية ، وهى شركة مساهمة مصرية ، مركزها العام بالاسكندرية : نظراً إلى أن شركة ملاحة الاسكندرية ، التى أنشئت للاشتغال بأعمال الملاحة والنقل والتجارة البحرية أبدت عزمها على إنشاء سفن تجارية مصرية ، وطلبت من الحكومة أن تساعدتها على تحقيق غايتها هذه ، بأن تعهد اليها بنقل جزء من المهمات التى تستوردها بعض مصالح الحكومة من الخارج ، حتى تضمن بذلك وجود مقدار كاف من البضائع والمهمات لتنقلها على سفنها التى تملكها أو تستأجرها ، ونظراً إلى رغبة الحكومة المصرية فى تشجيع المشروعات ، التى تؤدي الى زيادة النشاط الاقتصادى فى البلاد ، فتعود عليها بالفوائد المادية ، وتفتح أبواباً

جديدة للعمل أمام المصريين ، فقد تم الاتفاق على ما يأتى :

بند ١ - تعهد الحكومة المصرية إلى الشركة بأن تنقل سنوياً .

١ - ما تحتاج مصلحة السكك الحديد إلى استيراده من المهمات النثرية ، وهي التي اعتادت مصلحة السكك الحديد استيرادها تسليم ميناء التصدير .

ب - ربع ما تحتاج إليه تلك المصلحة من المشتريات العامة التي يقرر وزير المواصلات شراءها تسليم ميناء التصدير .

ج - ربع مقدار الفحم الذي تحتاج تلك المصلحة إلى استيراده .

بند ٢ - تقوم الشركة بالنقل بنفسها على المراكب المملوكة لها أو التي تستأجرها لهذا الغرض أو تقوم به على مراكب الغير بصفتها وكيله بالعمولة ، وفي هذه الحالة الأخيرة لا تمنح أى عمولة لا إكتفاء بالاعانة التي سيرد ذكرها .

بند ٣ - يكون نقل المهمات النثرية والمشتريات العامة بأحسن الأسعار في السوق ، أما فيما يتعلق بالفحم فإن مصلحة السكك الحديدية تقرر من المقادير اللازمة لها النصف وتطلب توريده سواء بعتاء واحد أو بعدة عطاءات على أن يكون توريد نصف كل عطاء تسليم القطر المصرى C. I. F. وتسليم النصف الآخر تسليم ميناء التصدير F. O. B. .

وتقوم الشركة بنقل المشتري F. O. B. بكافة الشروط الخاصة بتوريد المقدار المقابل له المشتري C. I. F. ويكون النقل بأحسن أسعار بورصة لوندرة ، Baltic على ألا يزيد متوسط سعر النقل في الربع الذي تنقله الشركة مضافاً إليه متوسط ثمن شرائه عن متوسط ثمن شراء الربع المقابل له المستورد C. I. F. . ويحدد باتفاق خاص يعقد بين الشركة ووزيرى المواصلات والمالية كافة الشروط التفصيلية المتعلقة بتنفيذ هذا البند وكيفية إخطار الشركة بما ستكلف بنقله ومكان وموعد استلامه وكيفية تحدد أحسن سعر للسوق بالنسبة للمهمات النثرية والعامة والمحاسبة على أجور النقل ومواعيد تسديدها والجزاءات والتعويضات التي

توقع عند مخالفة الشروط كذلك كافة الشروط الأخرى الخاصة بالنقل .

بند ٤ - تمنح الحكومة الشركة في نهاية كل سنة إعانة مالية عن المنقولات التي تنقلها الشركة سواء للحكومة أو غيرها على مراكبها المصرية المملوكة لها وهذه الإعانة على الأساس التالي :

٨	عن كل طن من المائة ألف طن الأولى
٦	عن كل طن من المائة ألف طن الثانية
٤	عن كل طن من المائة ألف طن الثالثة
٢	عن كل طن بعد ذلك إلى خمسمائة ألف طن

ولا تمنح إعانة عما ينقل بعد ذلك .

بند ٥ - تلتزم الشركة أن تمتلك عدداً من المراكب المصرية التي ترفع الراية المصرية لا يقل عن اثنين عند نهاية السنة الأولى من تاريخ هذا الاتفاق ، على أن يزداد هذا العدد تدريجياً بحيث لا يقل عن ست مراكب مجموع حمولتها ٣٠٠٠٠ طن على الأقل في خلال تسع سنوات من تاريخ هذا الاتفاق ، ويجب أن تتوفر في هذه المراكب المواصفات المشترطة في تعليمات مجلس التجارة البريطاني

بند ٦ - تعمل الشركة بكل الوسائل على أن يكون جميع ضباط وبحارة وموظفي وخدم مراكبها من المصريين في خمس سنوات من هذا الاتفاق ويستثنى من ذلك القبطان ورؤساء المهندسين الذين يجب أن يكونون المصريين عند نهاية تسع سنوات من هذا الاتفاق .

على أنه يجوز لوزير المالية إعفاء الشركة من تعيين من تقدم استثنائهم من المصريين كلهم أو بعضهم إذا أثبت قيام موانع لم يمدن التغلب عليها تحول دون ذلك .

بند ٧ - في حالة الضرورة التي للحكومة وحدها حق تقديرها تتعهد الشركة بأن تقدم للحكومة ما تطلبه من مراكبها بموظفيها لاستعمالها في

أشغال حكومية أو تقتضيها المصلحة العامة مقابل أجره يتفق عليها ، وفي هذه الحالة للحكومة الحق في أن تضع يدها على المراكب المذكورة في أى وقت شاءت ولا يتوقف استعمال هذا الحق على الاتفاق على الأجرة .
بند ٨ - تتعهد الشركة بأن تقبل طلبه من المصريين ترشيحهم للحكومة للتمرن على بواخرها بدون مقابل وتكون مصاريف غذائهم على نفقة الحكومة ويكونون خاضعين للنظام الذى تقره الشركة ببواخرها
بند ٩ - تتعهد الشركة عند وجود وظائف خالية بأن تختار لخدمتها من بين الضباط والمهندسين المصريين البحريين الزائدين على حاجة الحكومة المصرية من تتوافر فيهم شروط اللياقة والعمل .

بند ١٠ - تتعهد الشركة بأن تنقل مجاناً في كل رحلة مقداراً لا يزيد وزنه فى كل مركب على ١٠ أطنان من البضائع المرسله بواسطه الحكومة المصرية للخارج لعرضها فى المعارض أو لغرض الدعاية عن المصنوعات المصرية ، بشرط أن تكون هذه البضائع مرسله إلى الموانى الواقعة على خطوط سير مراكب الشركة .

وفى حالة قيام الشركة بنقل ركاب على مراكبها فانها تمنح خصماً قدره (٢٠ ٪) لموظفى الحكومة وعائلاتهم .

بند ١١ - تعين الحكومة - (وزارة المالية) مندوباً لها فى مجلس ادارة الشركة يخول له حق حضور جلسات مجلس الادارة والجمعية العمومية دون ان يكون له حق التصويت ، ويكون له او لمن ينتدبه الحق فى الاطلاع على جميع اعمال الشركة ودفاترها ومستنداتها .

بند ١٢ - تقدم الشركة ضماناً للقيام بتنفيذ تعهداتها بموجب هذا الاتفاق تأميناً قدره عشرة آلاف جنيه يدفع إما نقداً ، ولا تحتسب له فائدة ، وأما سندات مالية طبقاً لتعليمات المالية نمرة ١٩ سنة ١٩١٩ المرافقة صورة منها لهذا الاتفاق ، واما كفالة من أحد البنوك المحلية المعتمدة يلتزم فيها أن يضع تحت تصرف الحكومة مبلغ ١٠ آلاف جنيه ، تأميناً لتعهدات الشركة .

ولا يرد التأمين سواء كان نقداً أو سندات ، ولا تنتهى الكفالة

إلا بعد انتهاء مدة هذا الاتفاق ، وبخضم من التأمين النقدي مبالغ الغرامات والتعويضات المشار إليها في الفقرة الأخيرة من البند الثالث من هذا العقد ، ويبيع من السندات ما يفي منها بهذه الغرامات أو التعويضات ، وإذا كان الضمان كفالة فيتعهد البنك الكفيل بأن يدفع للحكومة قيمة الغرامات أو التعويضات المذكورة في ظرف ثلاثة أيام من طلبها . وتلتزم الشركة تكميل ما ينقص من الضمان بسبب الخضم في مدة أسبوع من تاريخ التنبيه عليها بكتاب موصى عليه ، وإلا اعتبر هذا العقد مفسوخاً من تلقاء نفسه .

بند ١٣ - إذا أخلت الشركة بتنفيذ هذا التعهد المنصوص عليه في البند الخامس يفسخ هذا الاتفاق من تلقاء نفسه بدون حاجة إلى تنبيه أو إنذار .

بند ١٤ - فيما عدا الحالة المنصوص عليها في البند السابق ، يعتبر هذا الاتفاق مفسوخاً إذا لم تقم الشركة بتنفيذ التعهدات الأخرى المشترطة في الاتفاق في الموعد الذي تحدده لها الحكومة بانذار يعلن إليها .

بند ١٥ - إذا تكررت مخالفة الشركة للتعهدات المشترطة في هذا الاتفاق أو الاتفاق التكميلي المشار إليه في الفقرة الأخيرة من البند الثالث ، يجوز للحكومة أن تنبه على الشركة بانذار لضرورة عدم العودة إلى الإخلال بتعهداتها ، بحيث إذا وقعت منها أية مخالفه بعد الإنذار يفسخ الاتفاق من تلقاء نفسه بمجرد الإخلال بدون حاجة إلى أي إجراء جديد .

بند ١٦ - في الأحوال التي توقع فيها غرامات أو تستحق فيها تعويضات تخضم أولاً من المبالغ المستحقة للشركة قبل الحكومة . فإذا لم تقف بها تخضم من قيمة التأمين ، ثم من أصل مبلغ الإعانة ، هذا مع عدم المساس بما هو مشار إليه في البند الثاني عشر .

بند ١٧ - في حالة فسخ العقد يسقط الحق في الإعانة ، التي تكون مستحقة للشركة عن السنة التي وقعت فيها المخالفة التي استوجبت الفسخ .

بند ١٨ - مدة هذا الاتفاق عشرة سنوات تبدأ من تاريخه .

بند ١٩ - إذا لم يعلن أحد الطرفين الآخر برغبته في عدم تجديد العمل بهذا الاتفاق قبل نهايته بمدة سنة على الأقل يعتبر الاتفاق مجسداً لمدة عشرة سنوات أخرى .

صورة المذكرة التي رفعت إلى مجلس الوزراء

بشأن التعليم البحري في مصر في أغسطس سنة ١٩٢٦

« في هذا العصر الذي انصرفت فيه النية إلى بناء كيان الدولة على أحسن النظم وإدخال أرقى الأساليب المتبعة في ممالك الغرب ، للسير بالدولة في طريق التقدم والحضارة ، ليس هناك مندوحة عن النظر في أمر اتساع نطاق التعليم البحري في هذه البلاد ، والتفكير في إيجاد نواة صالحة لتأسيس بحرية مصرية تنمو مع الزمن ، وتتدرج في الرقي تبعاً لمطالب المستقبل ، وهو عمل لا يزال الحجر الأساسي فيه قائماً . ونعني بذلك وجود مدرسة صغيرة تشرف عليها الآن مصلحة خفر السواحل بمركز التعليم « ديب البحر » بميناء الاسكندرية ، وهذه المدرسة ظلت إلى اليوم تخرج ضباطاً بحريين على قدر حاجة تلك المصلحة . لأن عدد الطلاب فيها محدود للغاية ، وقد جرت العادة أن تستخدم مصلحتا الركائب الملكية ، والمواني والمناثر ، حاجتهما من الضباط البحريين من رجال مصلحة خفر السواحل ، المتخرجين في الأصل من تلك المدرسة ، التي تعد الوحيدة من نوعها في هذه البلاد ، على الرغم مما كان يعترض ذلك من الصعاب بسبب قلة عدد الضباط البحريين ، فله لا تكاد تكفي حاجة تلك المصلحة ، فضلاً عن سعة حاجة هاتين المصلحتين معاً ، ولكن تذليل تلك الصعاب ، راجع في مبدأ الأمر إلى قلة عدد بواخر الحكومة عما هو الآن ، وعما ينتظر في المستقبل القريب .

وحيال هذه الصعاب القائمة الآن والتي ستزداد بطبيعة الحال كنتيجة لازمة لهذا العجز الحاضر في عدد الضباط البحريين ، رأت هذه الوزارة أن خير سبيل للخروج من هذا المأزق الشروع بلا إبطاء في إعداد الوسائل لإنشاء مدرسة بحرية تلائم النظام الحديث في الدولة وتكفي لسد حاجتها

في الوقت الحاضر والمستقبل ، وتسير على أحدث النظم وأرقى برامج التعليم
الموضوعة في بلاد الغرب لتعليم فن البحرية من الوجهتين التطبيقية والعملية
حتى يتيسر تخريج ضباط أكفاء يبلغون مستوى الضباط البحريين الذين
يحرزون شهادات من البحرية في البلاد الأجنبية .

ولهذا شكلت الوزارة لجاناً من صفوة كبار رجال البحرية المصريين ،
للنظر في تقرير الطرق المثلى لاختراع هذه الفكرة الى حين الوجود . وكانت
نتيجة أبحاثها أن اتفقت الآراء على وجوب التعجيل بإنشاء مدرسة بحرية
يتولى مقاليد إدارتها ضابط بحري من رجال البحرية البريطانية المستودعين
لأنقل رتبته عن رتبة القوماندير Commander ويعهد فيها بتدريس
العلوم البحرية الى ضابط بحري ممن مارسوا فن التدريس من رجال البحرية
البريطانية ، وأحرز شهادة « ماستر على الأقل » ، ويكون المعلم لفن معرفة
أجزاء السفن (فن الآرمة) من الذين سبق لهم تدريس هذا الفن وامتازوا
فيه وأحرزوا شهادة ضابط أول بحري على الأقل .

وقد أشارت اللجنة كذلك بأن يكون تعيين هؤلاء بعقود لمدة سنتين
على الأقل قابلة للتجديد اذا اقتضى الحال ، ذلك وأن يسير التعليم وفقاً للقواعد
التي قررتها وزارة التجارة البريطانية ، وتمنح الحكومة الطلبة الذين يتخرجون
من هذه المدرسة شهادات بحرية وفقاً للدرجات الآتية :

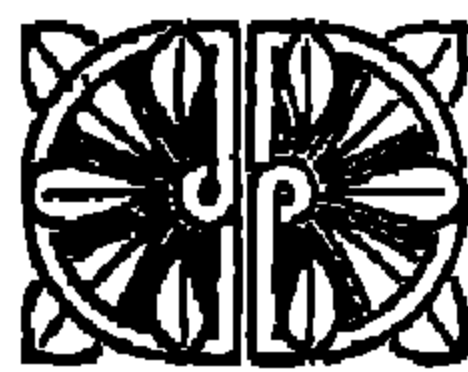
شهادة ضابط ثان . شهادة ضابط أول . شهادة قومندان . شهادة قومندان عال .
واقترحت اللجنة على الحكومة أن تسعى لدى الدول الأجنبية في اعتماد
هذه الشهادات أسوة بالدول الأخرى حتى يستغنى الحال على إرسال بعثات
بحرية الى الخارج اكتفاء بالشهادات التي تمنحها الدولة لخريجي هذه المدرسة ،
وقد أوصت اللجنة أن تكون سفينة التعليم للمدرسة الجديدة من البواخر
التي تسير بالشراع والبخار من طراز « بريجانتين » ، حمولة ألف طن تقريباً ،
وهو النوع المعروض في الوقت الحاضر للبيع في البلاد الانجليزية ، وقد
لا يتجاوز ثمن السفينة من هذا الطراز ١٥٠٠٠ ج بوجه التقريب ، وحكمه
اختيار هذا الطراز من السفن لأغراض التعليم بتلك المدرسة هو جواز

الاتتفاع بها عند الاقتضاء في أعمال المصايد والاحياء المائية مع قليل من
التجهيزات ، وقدمت اللجنة مشروعا سنوياً بميزانية هذه المدرسة يقدر بمبلغ
١٥٠٠٠ ج ، ولم تكذ اللجنة تنتهى من مهمتها حتى سنحت للوزارة فرصة
ملائمة وهي مرور جناب القبطان ساير قومندان مدرسة وستر البحرية في
انجلترا بثغر بورسعيد في طريقه الى الهند فأوفدت أعضاء اللجنة لمقابلته على
ظهر الباخرة ، فتمت المقابلة في التاسع من شهر ديسمبر الماضي ، وعرضت
اللجنة عليه اقتراحها وطلبت اليه ارشادها بمعلوماته ، وفي عودته من الهند عرج
جنابه على هذه البلاد ومكث فيها بضعة أيام درس فيها الموضوع وقدم
تقريراً مسهباً أبان فيه رأيه وقد أرسلت صورة من هذا التقرير إلى وزارة
المالية ومجلس الوزراء في الثامن عشر من شهر يناير الماضي ، ومن هذا التقرير
يتضح أن جنابه متفق مع اللجنة في الرأي عدا بعض نقط معينة منها طراز
السفينة التي ينبغي شراؤها بقصد جعلها مركباً للتعليم . وقد أشار بأن تكون
شراعية فقط ، وكذلك الرواتب التي تعطى للقومندان والمعلمين البريطانيين ،
فإن المبالغ التي قدرها جنابه لتلك الرواتب تتجاوز تقدير اللجنة وغير ذلك
من وجوه الخلاف التي لا تتعارض مع جوهر المشروع ، وقد عهدت الوزارة
إلى مصلحة خفر السواحل ومصايد الأسماك بفحص نقط الخلاف وابداء
ماتراه في شأنها ، فقدمت تلك المصلحة اقتراحاتها وهي في رأينا اقتراحات
صائبة لا تختلف عن تقرير اللجنة وتقرير القبطان ساير غير اختلاف يسير
للغاية ، وترى الوزارة أفضلية الأخذ بها واعتبارها الأساس الذي يبنى عليه
تقدير المال اللازم لاقامة هذا المشروع . على أن الوزارة ترى من قبيل
الاحتياط فقط أن الأخذ بتقدير القبطان ساير من حيث رواتب القومندان
والمعلمين البريطانيين أرجح وأكفل لتحقيق المشروع على الوجه الأكمل
لما عساه أن يعترض من الصعاب في الحصول على معلمين أكفاء اذا عرضت
الرواتب التي قدرتها اللجنة وأشارت بها مصلحة خفر السواحل . وهذا
لا يمنع أن تبذل الوزارة قصارى سعيها في الحصول على معلمين بالرواتب
التي اقترحتها اللجنة والمصلحة ويسر الوزارة أن تكفل هذا المسعى بالنجاح .

وقد ختمت المذكرة بالاعتمادات التي طلبت لهذه المدرسة وهي
١٧٥٠٠ ج. م. ثمن سفينة التعليم التي تقوم مصلحة خفر السواحل بشرائها
ونفقات احضارها ومبلغ ١٤٩٣٠ ج. م. ميزانية المدرسة عن سنة ٢٦ و ٢٧
مضافاً اليها مبلغ ٧٠٠ ج. فرق رواتب القومندان والمعلمين البريطانيين ،

وقد مر عام ١٩٢٦ وعام ١٩٢٧ وانقضى عام ١٩٢٨ دون أن تنشأ
هذه المدرسة وقد استخدمت طوافة مصلحة خفر السواحل كسفينة
مدرسية ، لعدم صلاحيتها للسفر في البحار ، وكان نظام التعليم البحري المصري
كما قررت المذكرة التي نحن بصدرها ، وفق القواعد التي قررتها وزارة التجارة
البريطانية ، ولكنه اليوم وفق النظام العسكري البريطاني
ثم اشترت المصلحة سفينة شراعية صغيرة لتقرب الطلاب .

وقبل أن اختتم هذا الباب اذكر ان ما قامت به حكومة جلالة الملك فؤاد
جدير بالاعجاب والتقدير ويسجل لزعماء النهضة البحرية من كبار رجال
هذا الفن في مصر جهودهم التي يستحقون عليها كل شكر من الأمة عامة ومن
ضباط البحرية المصرية ورجالها بصفة خاصة .
على أنه مما يجب ذكره اننا لا نزال في بدء النهضة البحرية ، وان أمامنا من
المسؤوليات والواجبات الكثير ، مما يعد الوصول اليه أمراً حيويّاً لمصر الناهضة .
وترى في الباب السادس ما اتوجه به من الأمانى الى اللجنة البحرية
المستديمة بوزارة المالية .



الجزء السادس

ما يصح أن عمله مصر



الجزء السادس

ما يصح أن عمله مصر

لعل هذا الباب هو أدق ما أكتب في رسالتي هذه المتواضعة ، ولعلني أنجح في محاولتي الكتابة فيما « يصح أن عمله مصر ، لكي أكون موفقاً في التعبير عما في صدور ضباط ورجال البحرية المصرية من رغبات غايتها رفع شأن مصر والملاحة .

ولا يفوتني أن أذكر هنا أنني لن آتي بجديد في هذا الصدد ، وأن ما أكتبه هنا قد لا يغيب عن رؤساء البحرية المصرية ، ومن يهمهم أمر مصر والملاحة من مواطني الأعزاء ، وأعتقد أن في وضعه هنا فائدة لا شك فيها .

هذا وأرجو أن يتسع صدر اللجنة البحرية لسطوري الآتية : عما يصح أن عمله مصر ، باعتبارها رغبات مرفوعة إليها من ملاح مصري لا أقل ولا أكثر . ولقد قرأت فيما قرأت - في هذه الرسالة - وفي غيرها - أن مصر أول دولة سادت البحار ، وأن فن الملاحة وبناء السفن قد وضعه أجدادنا للعالم أجمع ، واستخدم العالم أيضاً الفلك الذي نقله عنا في شؤون الملاحة في البحار ، وأن العلامات الأرضية كالفنارات مثلاً ، أولها كانت منارة الاسكندرية ، التي بنيت في عهد بطليموس قبل الميلاد لهداية الملاحين ، فالملاحة بأكملها - باصلها ومصدرها علم مصري .

ودولة يضع أجدادها فن الملاحة وبناء السفن وتحكم البحار كأول من حكمها في التاريخ القديم ، ليس هناك ما يدعو لمنع أبنائها من أن يكونوا دولة بحرية مهمة في العالم التجاري ، وهو ما أخذت تعمل له حكومة جلالة الملك فؤاد الأول ، وقد قررت هذه الحكومة السنية وجوب وضع سياسة لبحرية الدولة التجارية .

» (السياسة العامة للبحرية المدنية) «

حاجتنا إلى لجنة إستشارية فى الشؤون البحرية التجارية

» قرر مجلس الوزراء فى ١٤ يونيه سنة ١٩٣١ إنشاء لجنة بحرية مستديمة
لوضع سياسة عامة للبحرية المدنية ،

» وقد قرر دولة وزير المالية فى ٢٨ يونيه سنة ١٩٣١ أن تتكون هذه
اللجنة من وكيل المالية رئيس ، ومدير عام السواحل ، ومساعد مدير عام مصلحة
الموانى والمناثر ، وقومندان عموم بحرية جلالة الملك أعضاء ،

هذا مانشرته الجرائد بشأن تأليف لجنة بحرية مستديمة يعهد إليها وضع
سياسة للبحرية التجارية ، وهذا ما بحث الارتياح والسرور إلى الأمة عامة ،
ورجال البحرية بصفة خاصة . فان صحة عزم الحكومة على الأخذ بيد مصر
فى البحار قد بدأ للعيان ، وهو شعور جدير بالتقدير والشكر ، ولا سيما وأن
الذين قد عهد إليهم أن يديروا دفة سفينة هذه السياسة ، إنما هم الرجال الذين
اشتغلوا بمسألة بحريتنا التجارية سنوات عديدة ، وعرفوا ظاهرها وباطنها ،
وكلهم ولله الحمد خير بمهمته من الناحية الفنية والادارية .

على أتى أرغب فى أن أضع السطور الآتية كمثل لما اتبعته الدول الأخرى
إزاء إنشاء لجان تتعهد وضع السياسة البحرية التجارية للدولة ، لنرى ظروفهم
وتجاريهم ، ويصح لنا نحن المصريين ، أن نضع لأنفسنا خطة توفر علينا كثيراً
من الوقت والتجارب ، ولتكون بمثابة مشورة ، لنا أن نعمل بها ، ولنا أن نهملها
فان الأمم التى مرت فى ظروف التقدم والتحسين التى لا تزال مصر
فى بدايتها ، وجدت انه لىكى تضع سياستها لبحريتها التجارية على أساس متين ،
لابد لها من التعاون الفعلى المباشر بين هيئات الحكومة وقادة الدوائر التجارية
والأعمال على العموم (زراعية وصناعية وغيرها) حتى تشعر دوائر الأعمال
بنفس ما تشعر به رجال البحرية ، فيعضدونهم بقلوبهم فى أخراج المشروع
وتحقيقه وترقيته واستمرار هذه الترقية أيضاً .

فكانت هذه اللجان مؤلفة من كبار رجال البحرية كما قرر دولة وزير ماليتنا

ثم من الاخصائيين فى الشؤون والصناعات البحرية والتجارية على العموم ، ككبار رجال التصوير ، وكبار تجار الواردات وغيرهم .

وأحيانا كان هؤلاء الأعضاء يتمتعون فى اللجنة البحرية بنفس ما يتمتع به البحرى الفنى ، ولهم حق التصويت فى السياسة البحرية التجارية العامة ، وأحيانا كانوا بمثابة أعضاء يكونون لجنة استشارية .

والحكمة الأساسية فى اختيار هؤلاء الاعضاء (من غير موظفى الحكومة) أن هؤلاء الرجال ميزاتهم الخاصة اجتماعياً ، وهم يمتازون عن الأعضاء من موظفى الحكومة باتصالهم بالهيئات والادارات التجارية ، والشركات البحرية ، والمنافسون لهذه البلاد فى البحار ، ورجال البحرية الاجانب ، وفى استطاعتهم أن يدرسوا من شؤون البحرية التجارية باعتبارها ميدان تجارى أضعاف ما يمكن للعضو من الموظفين أن يعلم به ، وهم لذلك يعتبرون عوامل حيوية فى وضع السياسة البحرية التجارية العامة للدولة .

وعدا ذلك فهم يمثلون هيئات تجارية اذا لم تتعهد الفكرة - فكرة الاسطول التجارى المصرى بالتعزيد والمعونة الفعلية - لا يمكن أن يكون لنا أسطول تجارى مهم .

ولذلك تجد أن اللجان البحرية المستديمة قديماً وحديثاً ، فى انجلترا والولايات المتحدة وباقي دول الارض ، فيها ممثلون للغرف التجارية ، والبنوك ، والمالين على العموم ، وجمعيات الصناعات والنقل ، ومدير البوستة ، ومدير الجمارك وغيرهم ، هذا عدا اللجان البرلمانية المختصة بشئون البحرية التجارية فى الدولة .

وقد يبدو للبعض أن مثل هؤلاء الأعضاء مرغوب فى وجودهم فى اللجنة ، ولكن وجودهم هذا غير ضرورى . ولكن طالما كانت البحرية التجارية يجب أن تكون أمراً يهم الأمة بمجموعها ، لذلك كان اشتراك هؤلاء الأعضاء ضرورياً جدياً .

هذا والمفهوم فى عالم التجارة البحرية أن رأى الفنى فى البحرية التجارية هو أهون الأمور ازاء انشاء أسطول تجارى واستخدام هذا الأسطول ثم استمرار هذا الاستخدام ،

والعوامل المهمة التي تحقق انشاء أسطول تجارى مهم واستمرار استخدامه ، كلها تتوقف على معونة وتعزید الهيئات التجارية والمالية فى البلد ، وبث الحماسة فى نفوس هذه الهيئات ، واغرائها على التفانى فى سبيل تحقيق هذا الغرض يضمه أن تهى لها فرصة الاشتراك الفعلى فى السياسة البحرية التجارية للدولة . وهنا لا بأس على ما أظن ، من أن أكرر لك حكاية الديمقراطية الأمريكية والتعليم البحرى التجارى فى الولايات المتحدة .

وأنت تعلم أن مسألة التعليم البحرى هى أدق مسألة فنية فى شؤون البحرية التجارية ، وواجب الاعتراف بأن اشتراك غير الفنيين فيها ليس ضرورياً ولكنه لا يضر باعتباره أمر استشارى .

ثم تذكر أن فى دوائر الحكومة الأمريكية اخصائيين بحريين يعدمهم العالم حجة فى شؤون البحار ، ثم فى دوائر الحكومة وفى لجانها البحرية اخصائيين فى شؤون البحرية التجارية ، اشتركوا بسهم وافر فى شؤون البحرية التجارية العالمية ، ولكن الحكومة الأمريكية لم تستأثر بالبت فى موضوع التعليم البحرى التجارى إلا بعد أخذ رأى مؤتمر أهلى ولجنة خاصة ، وضعت قراراتها على نتيجة استفتاء عام كان عدده ١٧٠٠ استفتاء ، بعث به إلى جميع الدوائر التجارية وهيئات النقل .

وهذه الاستفتاءات تلتها رسائل وخطب ومحاضرات وشروح وبيانات وتساؤل فى جميع أركان الدولة ، مما أثار الحماس فى نفس الشعب ، وبعض هذه الاستفتاءات كما حدثتك كان مصحوباً بشرح وافر عن حالة التعليم قديماً وحديثاً وترك للقارىء ابداء رأيه من غير قيد .

والغرض الأساسى من هذه الضجة كلها ، إنما هو دعوة الى جميع هيئات التجارة والنقل ، ورجال المال والاعمال ، لكى يشتركوا فى ترقية وتوسيع نطاق بحريتهم التجارية ، واثارة عواطف الشعب وحته وتوجيه فكره وأمانه الى البحر والبحارة .

هذه هى الأسباب التى تدعو لأن أقدم إلى اللجنة البحرية المستديمة برجاه النظر فى تكوين لجنة استشارية للشئون البحرية التجارية من رجال التجارة والاعمال فى الأمة ،

• (برنامج السياسة البحرية التجارية) •

لا أشك في أن اللجنة البحرية المستديرة بوزارة المالية قد وضعت لنفسها برنامجاً إزاء مهمتها وهي آخذة في تحقيقه .

ولما كنت لا أعلم كغيري من أفراد هذه الامة ما هو هذا البرنامج البحرى الوطنى ، عنّ لى أن اكتب فى السطور التالية برنامج إحدى الدول ، لعله يكون ذا فائدة للجنة وللذين يهمهم أمر مصر والملاحة .

وقد اخترت الولايات المتحدة مثلاً ، نظراً لأن حكومة أمريكا قد أوفدت اخصائيين بحريين فى الشؤون البحرية التجارية الى جميع دول العالم البحرى ، بقصد دراسة سياستها فى البحرية التجارية ، ورفع النتيجة الى وزارة التجارة الامريكية ، وعدا ذلك فقد مشـل اخصائيون أمريكيون آخرون أمريكا فى مؤتمرات النقل والملاحة البحرية ، وهؤلاء الاخصائيون قد تخرجوا من مدارس النقل البحرى فى أكبر جامعات اوروبا وامريكا ، واشتغلوا بالنقل وأموره عملياً . وفى السلكين القنصلى والسياسى الأمريكين اخصائيون فى هذا الموضوع ومن واجباتهم العناية بدراسة السياسة البحرية التجارية لكل دولة يمثلون فيها الولايات المتحدة العظمى

وفى استطاعتنا ، نحن المصريين ، أن نوفر على انفسنا جهداً ونفقات وزمناً ونستفيد بتجاريب دولة الولايات المتحدة بقدر الامكان (إذ من العلوم أنه لولا أن تجارة امريكا الخارجية تبلغ نحواً من ١٠ ٪ من مجموع تجارتها ، وان ٩٠ ٪ من تجارتها تتداول فى اسواقها المحلية ، اذن لكان اسطولها التجارى اليوم تسعة أمثال بحريتها التجارية الحالية التى هى الثالثة فى العالم التجارى)

• (مثل برنامج أمريكا فى السياسة البحرية التجارية) •

وابتدأت أمريكا :

اولاً - بدراسة تجارتها الخارجية (والبوسته) فدرست تجارتها الخارجية وعملت احصائيات عن الدول التى تتجر معها لايجاد فكرة عن كيفية

استخدام الاسطول التجارى وتوزيع عمله فى النقل الاهلى ، وما يحتمل ان ينقله من التجارة الاجنبية .

ثانياً - تقدير انواع المعونة ووسائل التشجيع
فقد قدرت مبلغ المال الممكن اعطاؤه للشركات والافراد من مواطنيها على سبيل المعونة ، بما قد مر بك فى الجزء الرابع من هذه الرسالة ، وقررت وسائل التشجيع التى مرت بك أيضاً وسأكتب عنها بإيجاز ثالثاً - بناء السفن .

وهذا ناله من التشجيع والتنشيط ما أحياء من عدم
رابعاً - التأمين البحرى
وأنت تذكر ماقراته هنا عن امريكا وغير امريكا فى هذا الصدد (الجزء الثانى من الرسالة)

خامساً - المجلس البحرى الامريكى وقد مر بك فى الجزء الثالث من الرسالة
سادساً - التعليم البحرى التجارى
سابعاً - المركز الجغرافى وكيفية الانتفاع به فى النقل البحرى الدولى .

* * *

تجارة مصر الخارجية ونقل البريد

..... ٩٤٠٠٠٠ ر. ٤٠٠ أربعة وتسعون مليون جنيه
مادفعته مصر إلى الشركات الأجنبية فى نظير نقل تجارتها الخارجية
فى العشر سنوات الماضية

عشر سنوات تعد فترة قصيرة فى حياة الشعوب ، وهذه الفترة القصيرة دفعت فيها مصر أربعة وتسعين مليوناً من الجنيهات للشركات الأجنبية ، فى نظير نقل تجارتها الخارجية ، ثم هذه الفترة القصيرة ، تكفى جداً ، على ما أعتقد ، لأن نرتب أحوالنا فى البحار ، اذا بذل المجهود اللازم فى طريقة ايجابية ، تشترك فيها الأمة ، لتحقيق رغبة جلالة الملك فؤاد الاول حامى ملك مصر ، أن يتبوأ الشعب المصرى مكانه فوق أمواج البحار .

فقد أثبتت احصائيات الحكومة المصرية أن قيمة الصادرات ، قد بلغت

في العشر سنوات الماضية ٧٠٧ ٣٣٩ ٦٨٠ جنيهها وبلغت قيمة الواردات في هذه المدة أيضاً ٢٧٨ ٩٠٠ ٦٩٠ جنيهها .

ولما كان من المسلم به أن سوق النقل البحري ، كغيره من الأسواق ، يتبع قانون العرض والطلب ، ولذلك فإن إجـور النقل البحري ليست ثابتة . وعلى سبيل تقدير ما تكلفه صادرات مصر و وارداتها بالبحر فقد اعتبر النولون البحري ١٠ ٪ من قيمة البضاعة . وهذه النسبة يمكن اعتبارها صحيحة ولا سيما وأن بعض البضائع التي تنقل بين مسافات بعيدة تكلف أحياناً نولونا أكثر من ١٠ ٪ ، والفرق الذي يزيد في هذه الحالة يغطي فرق النولون عن البضائع التي تنقل الى مسافات قريبة

وحيث أن قيمة الصادرات والواردات عن العشر السنوات الماضية قد بلغت : (١)

جنيه	٧٠٧ ٣٣٩ ٦٨٠	قيمة الصادرات
	٢٧٨ ٩٠٠ ٦٩٠	قيمة الواردات
	٩٣٨ ٢٣٩ ٩٨٥	الجملة
جنيه	٩٩٩ ٨٢٣ ٩٣٠	نولون بواقع ١٠ ٪ عن قيمة الصادرات والواردات
	١٩٧ ٩٣٧	بوسته (مقرباً بقدر الامكان)
	٩٤٠ ٢١٩ ٣٦	جملة نولون نقل تجارة مصر الخارجية والبريد في العشر السنوات الماضية .

فيكون نولون نقل تجارة مصر الخارجية سنوياً ونقل البريد هو

جنيه	١٩٤ ٠٢ ٩٠٢	عن السنة الواحدة
------	------------	------------------

نعم ليس هناك أى أمة تنقل على مراكبها جميع تجارتها الخارجية وبريدها ، إلا أنها جميعاً وضعت ضمن برنامجها البحري التجاري نسبة معينة لنقل صادراتها و وارداتها ، مثلاً ٨٠ ٪ من الواردات و ٥٠ ٪ من الصادرات ، وهما النسبة

(١) انظر جدول الصادرات والواردات في الصفحة التالية .

المتبعة دوليا تقريبا . ثم تنقل جانبا من صادرات أو واردات الدول التي تتاجر معها ، وتنقل جانبا من التجارة الخارجية للأمم التي ليست لها أسطول تجارى فهذا المقدار السنوى الذى تحاول أن تحدد سياسة الدولة فى البحرية التجارية بطريق مباشر أو غير مباشر لابد ينعش نولونه الحركة التجارية والصناعية فى البلد ويتسبب فى يسر الأمة ورخاء الفلاح بوجه خاص .

(جدول الصادرات والواردات عن العشرة سنوات الماضية) *

قسم الصادرات بالجنيه المصرى		قسم الواردات بالجنيه المصرى	
عام	قطر	بضائع أخرى	دخان
١٩٢٣	٤٩٥١٦٣٦٩	٨٨٧٠٩٥٨	١٥٠٩٨٦٤
١٩٢٤	٥٦٥٥٤٤٩٩	٩١٧٩٤٣٦	١٧٨٢١١٩
١٩٢٥	٥١٦٥٩٨٠٦	٧٥٣٨٨٥٦	١٤٧٣٠٠٦
١٩٢٦	٣٤٣٧٠٨٩١	٧٣٨٨٥٠٠	١٨٥١٦٧٠
١٩٢٧	٣٨٩٩٩١٩٢	٩٣٤١٣١١	١٣٥٩٨١٠
١٩٢٨	٤٥١٣٧٨٢٣	١١٠٢٧٤٣٣	١٦٠٦٣٤٥
١٩٢٩	٤١٣٦١٠٤٠	١٠٣٩٠٩٥٤	١٤٥٤٣٣١
١٩٣٠	٢٣٧٨٨٤٧٤	٨١٥٣١١٨	١١٧٠٦٣٥
١٩٣١	١٩٦٨٨٠٦٩	٨٣٨٥٥٦١	٩١٤٤٢٧
١٩٣٢	١٧٨٦٦٦٩٤	٩١٢٠٧٢٣	٨٢٣٠٠٥
الجملة	٣٧٨,٩٤٢,٨٥٧	٨٩,٣٩٦,٨٥٠	١٣,٩٤٥,٢١٢
جملة الصادرات فى العشرة سنوات جنيه		جملة الواردات فى العشرة سنوات الماضية جنيه	
٣٧٨,٩٤٢,٨٥٧ القطر		٤٥٥,٩٥٥,٠٧٥ بضائع مختلفة	
٨٩,٣٩٦,٨٥٠ الصادرات الاخرى		١٣,٩٤٥,٢١٢ الدخان	
٤٦٨,٣٣٩,٧٠٧ الجملة		٢٨٧,٩٠٠,٢٨٧ الجملة	
متوسط قيمة الصادرات السنوية فى العشرة سنوات الماضية جنيه		متوسط قيمة الواردات السنوية فى العشرة سنوات الماضية جنيه	
٤٦,٨٣٣,٩٧١		٤٦,٩٩٠,٠٢٩	

(هل يدفع الفلاح نولون النقل)

وبمناسبة ذكر الفلاح المصرى وامكان استفادته من الملاحة ومنشأتها
اذكر انه :-

يكاد يجمع ثقة الباحثين فى شؤون النقل ، أن الفلاح يدفع النولون
فى حالتى الصادر والوارد ، ويمكنك أن تعتبر أن هذه النظرية منطبقة على حالة
تجارتنا الخارجية ، أو بمعنى آخر ، أننا ندفع نولونها فى حالتى الصادر والوارد .
أما فى الوارد فظاهر جدا أننا ندفع نولون الواردات باعتبارنا مستهلكين ،
وأما فى حالة الصادر فانه يتحتم علينا أن نتحمل تضحية تتناسب مع نولون
النقل فيما اذا صدرنا حاصلاتنا الى جهات بعيدة ينافسنا فيها مصدر آخر من
دولة اجنبية ، وهذا ما قصدت به حكومة ايطاليا من رفع نولون النقل على
البيض المصرى الى ايطاليا ، وهو المثل الذى تكرر ذكره عمدا .
وهذا عدا ما يمكن أن تفتحه بحرية الدولة التجارية من اسواق اجنبية
للحاصلات المصرية ، وعلى ذلك ترى جليا أن رخاءنا يتوقف فى نهاية
تحليله على بحريتنا التجارية الى حد كبير .

* * *

٤٠٠٠٠٠ ر ٩ جنيه مصرى

تكاليف نقل صادرات مصر ووارداتها والبريد سنوياً

أكثر من إيرادات أكبر مصالح الحكومة سنوياً بما فيها الجمارك (ما عدا الدخان)

حدثك فى الصحف الماضية أن جميع الدول البحرية قد وضعت لأسطولها
التجارى سياسة تقضى بأن تنقل هذه الأساطيل نسبة مئوية من الصادرات
والواردات ، وانها باتباع هذه السياسة وبمجموع ما تنقله للدول الأخرى
وللأنى ليس لها أسطول تجارى تحاول أن يبلغ محمول ما تنقله نحواً من
١٠٠ ٪ من صادراتها ووارداتها .

لذلك ترى أن مصر تخسر سنوياً نحواً من ٤٠٠٠٠٠ ر ٩ جنيه لعدم

اشتغالها بنقل تجارتها الخارجية، وبمقارنة هذا المبلغ المقرب جدا الى ما يمكن أن تستفيد به البحرية التجارية المنظمة سنويا بأيراد اكبر مصالح الدولة اراداً نرى

اولا :- ايراد مصلحة الأموال المقررة

سنة ١٩٢٩	سنة ١٩٣٠	سنة ١٩٣١	سنة ١٩٣٢
جنيه	جنيه	جنيه	جنيه
١٢٨٠٠٦٠ ر٥	٢٤٥٠٠٠ ر٥	٢٤٧٠٠٠ ر٥	١٩٧٠٠٠ ر٥
٨٣٧٠٤٨٠	٩١٣٠٠٠	٩٤٠٠٠٠	٩٧٠٠٠٠
٩٦٥٠٥٤٠ ر٥	١٥٨٠٠٠ ر٦	١٨٧٠٠٠ ر٦	١٦٧٠٠٠ ر٦

فاذا اعتبر ايراد سنة ١٩٣١ أساسا للمقارنة وهو اكبر ايرادات السنوات الاربع الماضية وقد بلغ ٦٠٠٠ ر١٨٧٠٠٠ جنيه، وقارنت هذا المبلغ بنولون نقل التجارة الخارجية والبريد السنوي عن السنوات العشر الماضية، وقد بلغ ٩٠٠٠ ر٤٠٠٠٠ جنيه سنوياً، رأيت ان هذا النولون يعادل ايراد اموال اطيان الدولة وأملا كما مرة ونصف تقريباً.

ثانيا :- مصلحة سكك حديد الحكومة

جنيه	جنيه	جنيه	جنيه
٩٧١ ر٩٣٠	٢٠٠ ر٨٨٠	٢٠٠ ر٦٠٠	٥٢٠ ر١٦٠
٣٦٦ ر٩٧٩	٤٠٠ ر٠٠٠	٣٠٠ ر٦٠٠	٧٠٠ ر٠٠٠
١٢٨٠٥٥٨	١٢٠٠٠٠	١٠٠٠٠٠	١٣٨٠٠٠٠
٣٨٠٨٩٥ ر٧	٧٠٠٠ ر٠٠٠	٣٠٠ ر٦٠٠	٥٢٠ ر٨٥٤

كذلك من الاحصاء الواضح اعلاه نجد أن اكبر ايرادات سكك حديد الحكومة في السنوات الاربع الماضية كان في سنة ١٩٢٩، فلو فرض ان ايراد السكة الحديد سيتحسن في السنوات المقبلة الى ما كان عليه في سنة ١٩٢٩ وهو مبلغ ٧٠٣٨٠٨٩٥ ر٧ كان مع ذلك دون النولون الذي تتكفه مصر في سبيل نقل تجارتها الخارجية والبريد وهو مبلغ ٩٠٠٠ ر٤٠٠٠ جنيه وهذا يزيد عن ايراد السكك الحديد بنحو مليون وربع من الجنيهات

ثالثا :- مصلحة الجمارك

١٩٢٩	١٩٣٠	١٩٣١	١٩٣٢
جنيه	جنيه	جنيه	جنيه
٥,١٠٨,٠٥٩	٣,٨١٠,٠٠٠	٥,١١٠,٤٠٠	٥,٩٣٣,٠٠٠
رسوم واردات			
٠,٤٧٣,٦٧١	٠,٤٢٥,٠٠٠	٠,٧٧٠,٠٠٠	٠,٦٤٥,٠٠٠
مصادرات			
٠,٧٩٧,٤٣٣	٠,٧٦٨,٠٠٠	٠,٥٧٨,٦٠٠	٠,٥٧٨,٠٠٠
الارضية			
٠,٢٢٩,٨٤١	٠,٢٠٠,٠٠٠	٠,٢١١,٠٠٠	٠,١٨٧,٠٠٠
ايرادات متنوعة			
٠,١٣٢,٨٨٨	٠,١٤٦,٠٠٠	٠,٥٩٦,٠٠٠	٠,٥٩٢,٤٠٠
رسوم استهلاك			
٦,٧٤١,٨٩٢	٥,٣٤٩,٠٠٠	٧,٢٦٦,٠٠٠	٧,٩٣٥,٤٠٠
الجملة			
٠,١٩٥,٣٨٦	٠,١٥٨,٠٠٠	٠,٢٨٧,٠٠٠	٠,٣١٢,٧٠٠
تنزيل مسوحات			
٦,٥٤٦,٥٠٦	٥,١٩١,٠٠٠	٦,٩٧٩,٠٠٠	٧,٦٢٢,٧٠٠
جملة			
٦,٧١٦,١٥٨	٤,٨٠٠,٠٠٠	٦,٠٠٠,٠٠٠	٥,٥٧٠,٠٠٠
الدخان			
١٢,٢٦٢,٦٦٣	٩,٩٩١,٠٠٠	١٢,٢٩٧,٩٠٠	١٣,١٩٢,٧٠٠
الجملة بما فيها الدخان			

وهكذا نرى أن نولون التجارة الخارجية المصرية يزيد بكثير عن كبرى المصالح المصرية بما فيها مصلحة الجمارك (ماعدا الدخان)

* * *

عرا كنا التجارى فى سبيل الحياة

ترى من المقارنات السابقة أن تجارة مصر الخارجية ونولونها امر عظيم الأهمية لمصر، وان هذه التجارة عبارة عن تجارة بحرية، لأن تجارتنا مع فلسطين بسيطة جدا وهى الأقليم المجاور لنا تقريبا، وكل هذه التجارة تنقل فى البحر، وهذا كله لم يغيب عن اللجنة البحرية المستديمة، وعلى المشتغلين بشئوننا البحرية من خيار المصريين.

على أن الباحث فى أمر شئوننا التجارية لا يرتاح الى العلم بأن كل سفنتنا المصرية الحالية لا تتعدى سبع مراكب، بينما أن هذه التجارة واسعة النطاق وهذا يدعو الى ان يأمل ان يزيد اولو الامر سرعة البت فى امور البحرية التجارية، وأن يضاعفوا مجهوداتهم.

وهذه الرغبة تصبو الى غرض ابعد مدى من نقل نسبة كبيرة من تجارتنا الخارجية ، ذلك لأن البحرية التجارية سوف تفتح اسوقا جديدة للحاصلات المصرية الحالية والمستقبلية .

وانت لا تزال تذكر قصة البيض المصري في اسواق ايطاليا وقرار شركات البواخر الايطالية ، وهو المثل الذى يجب أن يتخذ قياسا على باقى منتجاتنا فى الحال والاستقبال .

ومن الظريف جدا ان تقترح احدى جرائدنا المصرية بمناسبة هذه القصة على رجال الصادر ، ان يصرفوا النظر عن الاسواق الايطالية وأن يولوا وجههم نحو اسواق اخرى لم تتفضل هذه الجريدة بالارشاد اليها .

وهذا الحل الذى ارتأته هذه الجريدة غير عادل بالمرّة وهو غير عملي ، فان نظام البيع والشراء يدعو الى معالجة الاسباب التى تصادفك فى طريقك لكى تصرف بضاعتك بدل الهروب من السوق .

والحل الحكيم ، هو ان تكون لنا مراكب تنقل بضاعتنا باجور معتدلة (تمكنا من المزاومة التجارية) .

وتعتبر المكافآت والاعانات التى تعطى للشركات البحرية المصرية نوعا من تموين الصاررات المصرية على نحو ما فعلت دول الغرب .

فقد دلت التجارب على ان البحرية التجارية عامل قوى فى تصريف منتجات البلاد ، ويضربون فى ذلك مثلهم « Trade Follows The Flag » ، (تتبع التجارة سير عليها) وليس هذا القول مبني على حكم العاطفة ، بل لأن معظم المراكب الأجنبية تحاول ان تضع العراقيل فى سبيل صادراتنا .

وذلك لأن عددا عظيما من شركات الملاحة الأجنبية تعطيها حكوماتها مكافآت مادية سنوية ، ويديرها رجال يهتمهم ترقية صناعاتهم وتجارتهم الاهلية ويشعر هؤلاء بأفضلية صرف النظر عن نقل بضائع اجنية لا يتفق رواجها مع سياسة بلدهم الوطنية

وعدا ذلك فانت تعلم أن العالم كله قد أعد حملات تجارية بدلا من الحملات العسكرية التى عجزت عن تحقيق مطامعهم ، واليوم هو أنسب الظروف لمصر

أن تعد عدتها ، وتقوم بنصيبها في هذا العراك متبعة سير الأمم المتقدمة .
غير أن عراك هذه الأمم سوف يكون في سبيل المجد والثروة والنفوذ ،
وأما مصر فسيكون عراكها في سبيل العيش فقط .

والحملات التجارية من غير سفن تشبه تماماً أن تطلب إلى محاريك أثناء
الحرب أن يحملوك على مراكبهم مدافعك وذخيرتك إلى بلادهم أو البلاد
المجاورة لهم لكي تحاربهم بها هناك .

* * *

(في ترقية بحريتنا التجارية تعجيل نشر الصناعات المصرية)

ازدياد عدد السكان المطرد في مصر

عاج كثيرون من كتابنا مسألة ازدياد عدد السكان المطرد في مصر وعلاقته
بحالة مصر الاقتصادية في المستقبل وقد وفوا الموضوع حقه وزيادة ١١١ ولكني
أحاول هنا أن أحدثك عما لا بد لمصر من الوصول إليه في ميدان الصناعة بحكم
زيادة عدد السكان ، وعلاقة ذلك بالسفينة ، وهذا الحديث ليس موضوع امل
أو تخمين ، بل هو حقيقة معروفة في ميدان البحث والدراسة

فإن سهولة ورخص النقل البحري للواد الخام من مملكة إلى أخرى مضافاً
إليها رخص اجور العمال في مصر ، والعامل الانساني - وهو العراك في سبيل
الحياة - ذلك كله سوف يجعل من مصر امة صناعية رغماً عن أنفها ١١

وقد بحث العلامة الدكتور سميث Dr. J. R. Smith أستاذ علم الجغرافيا
الاقتصادية بمدرسة إدارة الاعمال بجامعة كلومبيا بنيويورك موضوع
اضطرار الأمة لأن تكون صناعية بحكم عدد السكان في أحد كتبه المقرر
بالجامعة فقال :

« لا مفر من أن يتمكن اثنان يسكنان ميلاً واحداً مربعاً أن يعيشا بوسائل
تختلف تماماً عن الوسائل التي يتخذها مائتان يسكنون ميلاً مربعاً واحداً في
نفس الجهة ، فإن السكان القليلين المتباعدين يكتفون بالمنتجات الخام الطبيعية
أو غير الطبيعية التي تحتاج إلى أقل جهد ، بينما ازدحام السكان الذين يملكون
خامات قليلة بالنسبة المئوية لعدد السكان (Percapita) يجب عليهم لكي

يعيشوا أن يصنعوا هذه الخامات القليلة إلى حد كبير يكسبها قيمة جديدة .
فعند اكتشاف الأحراش (الغابات) مثلاً ، إذا سكن فرد ميلاً أو اثنين
أو ثلاثة أميال ، يمكنه أن يعيش في حالة مرضية بأن يصطاد الحيوانات ذات
الفراء ويجمع الأعشاب والثمار والصمغ ، أما إذا سكن نفس هذه المساحة
سكان أكثر عدداً فأول ما يعملونه إنما هو قطع الأشجار وبيعها للمشتغلين
بتجارة الأخشاب والوقود والمباني .

وإذا سكن سكان قلائل سهلاً مكشوفاً فإنهم يستخدمون أنفسهم في
رعي الغنم والماشية ويشغلون في تصدير الأصواف والجلود والحيوانات ،
فإذا زاد عددهم ، وكانت الحالة الجوية مناسبة ، فإنهم يحرقون مستوى
السهل حرثاً بسيطاً ويزرعونه غلة يصدرونها إلى جهة سكانها أكثر عدداً أو في
حاجة إليها

وهذا بالاختصار هو شرح التجارة العظيمة التي راجت في النصف الثاني
من القرن التاسع عشر ، فعندما هاجر الأوروبيون إلى الولايات المتحدة
الأمريكية وسكنوا الأراضى الواسعة الخالية ، اشتغلوا بزراعة القمح وصدروه
إلى أراضى أكثر إنتاجاً في أوروبا ، وصدروا منتجات البان إلى جهات
أوروبية تنتج ماشية خيراً من الماشية الأمريكية يومئذ ويصنعون منتجات
البان خير من نظيرتها في أمريكا يومئذ أيضاً ، ثم صدروا الأخشاب إلى جهات
أوربية كانت عنايتها بالغابات خير من نظيرتها في أمريكا يومئذ أيضاً ، وذلك
كله لأن هذه الجهات الأوروبية التي صدرت إليها الحاصلات الآنفة الذكر
كانت مزدحمة بالسكان ، وكانت نسبة الإنتاج بالسبة إلى عدد السكان تدعو
إلى ذلك .

وهكذا كان يعامل المهاجر الألماني أهله وبنى جلدته في ألمانيا ،
والاسكنديناوى أجداًه الانجليز في بلادهم على الاعتبارات الآنفة الذكر ،
حتى كنا نحن الأمريكيين نستصدر من أوروبا منتجات من نفس المواد التي
تنتجها بلادنا ولكنها كانت تمتاز على نظيرتها هنا بجودة صناعتها ، واليوم
نصدر القطن الخام وتستورد المصنوعات القطنية الدقيقة « Laces » ، ثم نصدر

كـتـل الأـخشـاب وألواحـها ونـستـورد الأـخشـاب المنـحوتـه من سويسـرا ومنطقة الغابات السوداء في ألمانيا ، ثم نصدر الجلود ، ونستورد الجلود الجميلة المدبوغة في فرنسا وألمانيا ، واليوم نبيع أيضاً القضبان الصلبة والنحاس الخام ونشتري أدوات القطع كالمسكاكين وغيرها المصنوعة في إنجلترا والآلات الفنية المصنوعة في السويد ، ولولا أن الحرب العظمى اضطرتنا (الأمريكين) إلى أن نعتمد على الصناعات التي نصنعها لكانت الصناعة الأمريكية دون مكائنها الحالية ، وقد كنا نرسل القطران إلى ألمانيا ونشتري العقاقير المصنوعة من القطران .

وكذلك لازدهام عدد السكان في المنطقة الصناعية في أوروبا غرب فيينا وبرلين تأثيره وقيمه في التجارة المتداولة في بحر البلطيق والبحر الأسود ، وهذه المناطق الصناعية قد صُدرت إلينا وإلى شرق أوروبا المنسوجات الصوفية والقطنية والحريرية ، والمكينات على اختلاف أنواعها ، والصناعات الحديدية والآلات القاطعة ، والجوارب والدتله ، وآلاف من المنتجات التي تحتاج إلى عمل كثير (يدوي وغير يدوي) وكمية قليلة من الخامات التي تنتجها هذه المناطق .

وفي عهد الرومان أرسلت فرنسا وغرب أوروبا إلى روما الماشية والأخشاب والطعام والماليك والرقيق على سبيل تبادل بضائع روما الثمينة ، واليوم قد انعكست الآية (فيما عدا الفحم البريطاني) بين إيطاليا وإنجلترا . وأكبر مثل أضربه لك الآن هو مثل الولايات المتحدة الأمريكية وألمانيا ، فقد كانتا أعظم سوق للصناعات البريطانية وقد عنتنا بالصناعة وانتجتا مثل صناعة بريطانيا ، وأصبح كلاهما منافس خطر على إنجلترا .

وهذا التماثل في عدد السكان والصناعات مصحوب خطوة بخطوة بالاستغناء عن الصناعات التي يهبط مبلغ الحاجة إليها تدريجياً ، ففي الأجيال القلائل الماضية كانت أمريكا تستورد الحديد والصلب من إنجلترا ، واليوم تصدر إليها أحياناً هذين الصنفين ، واستغنت تدريجياً عن واردات أوروبا من الصناعات القطنية والكيمياوية ، نتيجة للتطور الصناعي الذي قادنا إليه

ازدياد عدد السكان وضرورة وجود اعمال لهم ، وكذلك في ميدان الزراعة
فقد استغنت أمريكا بحاصلات كاليفورنيا وفلوريدا عن حاصلات بلاد
البحر المتوسط ،

ومصر اليوم في أول مرحلتها الصناعية التي مرت بغيرها من الأمم ،
وسوف تستطيع المصانع المصرية في المستقبل القريب ان تستخدم الجهازات
التي تخلق الجو الصالح لكل صناعة في العالم ، من برودة ورطوبة وحرارة
وغيرها من تغير درجات الحرارة وحفظها عند حد معين كما هو الحال في معظم
العمارات الحديثة بأمريكا اذ أصبح ذلك أمراً ميسوراً

والمواد الخام يمكن أن تنقلها سفن مصرية باجور تعود ثانيا الى ميدان العمل
التجاري والصناعي في المملكة المصرية
وعلى ذلك ففي ترقية بحريتنا وتوسيع نطاقها تعجيل في نشر الصناعات
المصرية وزواج تجارة مصر الخارجية .

* * *

(مستقبل فن بناء السفن في مصر)

يهمني أن احدثك في السطور التالية عن مستقبل فن بناء السفن في مصر ،
وهذا الحديث اوجهه اليك كفكرة تنقل اليك معلومات عن بناء السفن كعمل
من الاعمال الكبرى ، وأما صناعة السفن كفن ، وهندسة بناء السفن كعلم
فليس هنا مجالها

والغرض الأساسي والوحيد من هذه الكلمة ، انما هو أن أنقل اليك فكرة
علها تكون ذات فائدة في انشاء وترقية بناء السفن في المملكة المصرية
حقاً أن المصريين القدماء هم أول من انشأ هذه الصناعة في مصر ونقلها
عنهم العالم ، ولكن هذا البناء كان من خشب السنط

ولما انتشرت صناعة السفن من الحديد والصلب ، انتشرت معها فكرة
ان الأمم التي ينقصها الفحم والحديد ، لا يمكنها أن تعمل في ميدان
الصناعات بوجه عام وبناء السفن بوجه خاص ، حتى قيض الله للناس بمثل
اليابان وإيطاليا وغيرهما من الأمم التي برهنت على ان هذه الفكرة مبنيـه

على غباوة لاشك فيها ، ثم جاءت الولايات المتحدة فأكدت بدورها أن الحاجة تفتق الحيلة .

وقد كان من حسن حظي أن قمت برحلة علمية في سبتمبر سنة ١٩٣٢ وزرت منطقة بناء السفن في « فيلادلفيا » ، وغيرها بقصد التمرن على فحص البواخر أثناء بنائها لتطبيق ذلك على هندسة بناء السفن كجزء من برنامج بعثتي في أمريكا ، وهنا مرت بي فرصة سعيدة أيدت ما كان يدور بخلدني من امكان نجاح صناعة السفن في مصر ، وهذه الفرصة هي موضوع حديثنا

مصانع بناء السفن . Pusey & Jones

ففي يوم ٧ سبتمبر سنة ١٩٣٢ زرت (Mr A. G. Spiegelhatter) مدير البحرية والمصانع التابعة لشركة (Pusey & Jones) بمدينة ولنجتون (مقاطعة دلوير) وتصادف انه لم يكن لدى الشركة سفن في احواض البناء وقد أسف الرجل لذلك ، وقال أن شركته قد تعاقدت مع مصلحة المناظر الامريكية على بناء سفينة سوف تستخدم في أعمال تلك المصلحة ، وان ادارة التصميم قد فرغت تقريرا من عملها ، ولذلك يمكنني أن أزور هذه الادارة وكلف (Mr Brown) مدير هذه الادارة تليفونيا أن يقوم بذلك ثم يصحبني في زيارة كل اجزاء مصانع الشركة

وتصادف أن المستر براون هذا ، كان موظفاً بمصانع بناء السفن باسكتلندا واشترك في تصميم عدة سفن نيلية لشركة توماس كوك ، لاستخدامها في النيل وكذلك عدة سفن لحكومة السودان المصري الانجليزي .

وقد قال المستر براون ، أنه يذكر هذه السفن بصفة خاصة لانهم كانوا يكلفونه بملاحظة أن عمق مياه النيل قليلة في بعض اجزائه ، وكان عليهم أن يضعوا تصميمها خاصاً يلائم هذه الحالة ، وأن يبنيوا في قاع السفن أجزاء إضافية سمكة لتقويتها ، ثم قال أيضا ان باخرة المناظر الامريكية التي انتهى من تصميمها ، ذكرته بسفن النيل على سبيل التباين . فان سفينة النيل كان يقوى قاعها . وسفينة المناظر هذه يقوى سطحها لانها أعدت لنقل العاثمات وغيرها

على ظهرها . وعلى سبيل التماثل ، لان السفينتين عمقهما قليل ، لان هذه النقالة ستسير في مياه قليلة العمق وفي الانهار .

وبعد زيارة المصانع والانهاء من الحديث الفني علمت أن الشركة تبنى كل شيء في السفن ماعدا الغلايات فانها تبنيتها في مصانع أخرى كبيرة ، وهي تبنى أيضاً أجزاء من مراكب تبنى في شركات أخرى ، وأما الاوقات التي لا تبنى فيها سفن ، فتبنى آلات لصناعة الورق وغيره لكي تظل عاملة .

ثم فاجأني المسـنر براون بسؤاله : « متى تبنى مصر سفنها في أحواضها المصرية ؟ » فسألته « وأنى لمصر أن تبنى سفنها وهي ينقصها الفحم والحديد ؟ » فأجابني الرجل : « أن الفحم والحديد لم يقفأ في سبيل دولة رغبت في انهاض صناعتها البحرية وغيرها من الصناعات ، وعندك مثل الولايات المتحدة الامريكية فهي تملك مصانع عظيمة الشأن لبناء السفن في الشاطئ الغربى الأمريكى حيث لا يوجد لاحديد ولا فحم ، وتستورد هذه المصانع فحمها وحديدها من شرق أمريكا ، وأقرب مورد لها هو منطقة شيكاغو ، وتتصل بها بالسكة الحديد ، ويكلفها نقل الحديد والفحم بالسكة الحديد من هذه المنطقة الى غرب أمريكا ، أكثر مما يكلف مصر نقل فحمها وحديدها الخام من أوروبا .

ثم تحدث عن عدم صلاحية حوض الشركة لتعويهم الباخرة كما يجب ، وقال أنهم لذلك يستعملون آلات مساعدة لتعوم السفن لأول مرة

مصانع بناء السفن . The Sun Shipbuilding Corp.

وكان يوم ٨ سبتمبر معد لزيارة هذه المصانع بمدينة « Chester » لنفس الغرض الذى من أجله زرت المصانع السابقة ، وقد كلف مديرها « المهندس Mr. Fred. S. Weylis » بمصاحبتى في زيارة المصانع ومساعدتى في المهمة التى جئت من أجلها

وكانت أول جملة قالها الرجل بعد التعارف أن « قد انقضى عهد بناء السفن وأصبح العالم مشغولا ببناء الطائرات . فأجبتة بأن ذلك صحيح ، ولكن على سبيل الاطمئنان أذكر أن الخشب والاسمنت والفحم والزيوت والبضائع الصّبة

على العموم لن تراحمنا فيها الطائرات ، وقد نترك بعض الركاب والبريد والبضائع
التيينة للطيارة ، ولكن ماعدا ذلك فعلىنا نقله .

وبعد زيارة السفينتين « قطار نيويورك البحرى » ، « وقطار هاوانا البحرى »
الذين سأحدثك عنهما فى موضع آخر من هذه الرسالة علمت :
أولا - أن هذه الشركة تشتري الحديد والصلب الخام وتجهزهما فى مسابكها
وتسيرهما من مكان الى آخر حتى تخرج كلها عبارة عن سفينة
« Uniform System »

ثانياً - قد تخصصت هذه الشركة فى بناء بواخر نقل الزيوت وبواخر البضائع
ثالثاً - اذا لم يكن لدى الشركة سفن للبناء تشتري سفن قديمة وترممها
وتتاجر فيها .

وفى يوم الجمعة ٩ سبتمبر سنة ١٩٣٢ زرت عدة مصانع صغيرة
فى « Camden » ، وهذه المصانع مخصصة فى بناء السفن الصغيرة والقوارب
الكبيرة ذات المحركات والقاطرات الكبيرة وغيرها من العائمات الصغيرة
ولا تشتري هذه الشركات خامات ، بل تشتري المعادن المصنوعة لتستخدمها
فى بناء سفنها .

(شركة مصانع John Mathis)

وفى ١٢ سبتمبر زرت مصانع « جون ماثيس » ، وقد كلف المدير العام
السكرتير العام بمساعدتى فى مهمتى .

وأول ما ذكره السكرتير هو : أن هذه الشركة مع صغرها قد
استطاعت أن تنافس أكبر المصانع البحرية فى الولايات المتحدة ، حتى فى أشد
الافاق حروجة ، وذلك لأن لإدارتها سياسة « يجب أن يعمل كل رجل
فى خدمتها وأن يبرهن على أن خدمته للشركة مثمرة والا وجب توفيره »

وقد كلف « Mr. J. Trumy » ، مدير التصميمات بمصاحبتى أثناء زيارة
المصانع وإدارة التصميمات وغرف الرسم وقسم اليخوت البحرية

ومن أجمل اليخوت الصغيرة التى رأيها ، قطع خشبية غاية فى الاتقان

والآب به وهنا قال المستر « ترى ، لابد أن مصانعكم تخرج خيراً من هذا لنقل الركاب في النيل ؟ فلم أجبه ، فواصل الرجل حديثه ، وقال أننا نبني الآن قطعتين لخدمة خفر سواحل الولايات المتحدة ، وقد كلف المدير العام المساعد وهو شقيق المدير العام « Mr G Tayler » مدير الورش ومراقب العمل بمصاحبتى لزيارة قطعتى خفر السواحل « Argo » و « Galeta » وبعد التباحث فى بنائهما من الناحية الفنية وامكان اعدادهما بطريق واستخدامهما فى مطاردة الغواصات تحدثنا عن اعمال الشركة وهذه الشركة تبنى كل السفن ماعدا الماكينات فانها تبنى فى مصانع أخرى .

(النتيجة)

وقد أحصيت الحرف والصنائع المتعلقة ببناء السفن وتشتغل بها الشركات والافراد فوجد أنها تربو على مائة فرع من الصناعات وعلى ذلك فمن وقت استعمال المواد الخام إلى اخراج السفن تشترك مايتا صناعة فى الدولة وتستفيد منها بقدر اشتراكها والنفقات المنصرفة فى اخراج هذه المواد واعدادها تكون نحواً من نصف تكاليف الباخرة ونفقات العمل واجور العمال تكون نحواً من ٨٠ ٪ من ثمن تكاليف السفينة ، نصفها فى مصانع بناء السفن ونصفها فى المصانع الأخرى وهكذا ترى أننا فى أشد الحاجة الى صناعة بناء السفن فى مصر . فان نقص المواد الخام لم يعق لا ايطاليا ولا اليابان من انشاء مصانع بناء السفن . ولم اضرب المثل بالولايات المتحدة الامريكية على شواطئ الباسفيكى وإيطاليا واليابان ، وعندنا مثل ملموس فى مصر - مثل محي مصر (محمد على باشا)

(بناء السفن فى عهد محمد على باشا)

وكان ينقص مصر الخشب التى كانت تبنى منه السفن فى عهد ساكن الجنان المغفور له (محمد على باشا) ، كما ينقصنا اليوم الحديد الذى تبنى منه باخرة

اليوم ، ولكن محمد علي باشا كغيره من ملوك الارض له فضل على السفينة وصناعتها ، فقد نالت من عناية عزيز مصر ما رفع من شأنها في مصر .

واليك ماجاء في رسالة سمو الأمير الجليل عمر طوسون عن البحرية المصرية في عهد محمد علي باشا : « ولما كانت الدوتما الأصلية احترقت في واقعة موره ، اهتم العزيز بايجاد سفائن جديدة أخرى لتعزيز قوته البحرية ، فوجه عنايته أولاً لتشييد دار صناعة مهمة مع ما تحتاجه من المعامل والمصانع لانشاء و ترميم السفائن . »

« وكان الشروع في ذلك سنة ١٨٢٦ واشتغل العساكر في بنائها وتمت سنة ١٨٢٩ وشحنها بالآلات والادوات وأحضر لها في سنة ١٨٣١ من مدينة طولون مهندساً ماهراً يدعى سربزى ، جعله باشمهدساً ورقاه الى رتبة البكوية وهاك اسماء الورش والمصانع بدار الصناعة المذكورة :

- (١) ورشة التيلة لعمل الجبال .
- (٢) الحدادين لصناعة الحديد .
- (٣) القلوع لعمل الشراعات .
- (٤) السوارى لصناعة الساريات .
- (٥) البوصلات والنظارات لعمل ذلك .
- (٦) الدكانه لصب الآلات .
- (٧) البويه لصناعة الدهانات .
- (٨) المخرطة لعمل البكرات وغيرها .
- (٩) الترزيه لعمل السناجق والأعلام .
- (١٠) الفلايك لصناعة الزوارق .
- (١١) النجارين لصناعة النجارة اللازمة للسفن .
- (١٢) الطولبات لصناعة الطولبات .
- (١٣) القلاطيه لقلطة السفن .
- (١٤) البورغوجيه لثقب الأخشاب .
- (١٥) مخازن الزخائر والمهمات الحربية . »

« وكان بدر الصناعة المذكورة خمسة قزاقات أى مزلقانات لصناعة السفن ، واهتم سريزى بك المذكور مع الحاج عمر مهندس الترسانة القديمة بتعميق البحر من ناحية الترسانة الجديدة ، حتى صيراه فى عمق كاف لرسو أكبر السفن الحربية . ورتبوا لها الصناع من كل نوع ، وكانوا تحت ملاحظة الحاج عمر المذكور ، وكان لهذا الرجل استعداد ومعرفة طبيعية غريبة فى بناء السفن ، وقد تمكن فى السنة الأولى من إنشاء سفينة من نوع القبان ،

« وجلب العزيز كثيراً من شبان المصريين من جميع المديرىات لتعليمهم صناعة عمل السفن ، وما يلزم لها من الآلات ، ووزعهم على المعامل ، فاختص كل جماعة منهم بفرع من فروع إنشاء السفن ، ونبغ كثير منهم فى هذه الأعمال حتى بلغوا درجة عظيمة ، وحصلت مصر بهم فى زمن قليل على عدة سفن حربية ، وعوضت بها أساطيلها التى فقدت فى واقعته فوارين ، بل وزادت قوتها البحرية أضعاف ما كان لها ، وشيدت عدة من السفن المسماة نصف قرصان أو « ميزة قرصان » ، فتوافرت لديها أسباب النقل والحمل ، وخصصها لنقل ما يلزمها من الأخشاب - وغيرها ، وكان بعضها يشتغل بالتجارة ، والحاصل ان صناعة إنشاء السفن بالاسكندرية وصلت لدرجة تضارع فى الجودة والمتانة سفن أعظم البلاد الأوروبية ، وصار فى إمكان مصر صناعة كل ما تحتاجه سفن الدوتما (كل هذا قبل أن يحصل على تصريح من الحضرة السلطانية يجيز له قطع الأخشاب اللازمة من غابات الأناضول) .

« ولما تحصل العزيز على تصريح من الحضرة السلطانية يجيز له قطع الأخشاب اللازمة من غابات الأناضول ، عين لذلك الصناع والعمال تحت أمرة كل من الحاج حسن بك نجار باشى دار الصناعة ، والسيد احمد أحد عما لها . وبذلك صار بالاسكندرية القدر اللازم من الأخشاب . وكان المشتغلون بإنشاء المراكب وإصلاحها يبلغ عددهم ٨٠٠٠ نفس من الأهالى الذين تخرجوا على أيدي مهرة المعلمين الاوربيين ، واتفق منهم نحو ١٦٠٠ ، صناعة إنشاء السفن ، فاستغنت بذلك مصر عن ابتياع السفن من الخارج ، اه .

وما قام به العزيز محيى مصر محمد على باشا ، يمكن أن تقوم بمثله حكومة جلالة حفيده الملك فؤاد الأول ، فان هذه الصناعة كما ترى حيوية جداً لمصر فى الظروف الحالية ، ولا سيما واننا سنبدأ جهادنا فى التجارة البحرية بسفن قديمة لا بد من استبدالها فى المستقبل ، وفى إمكان حكومتنا السنية ، ان تجعل فن بناء السفن ضمن برنامجها فى الشؤون البحرية التجارية ، حتى إذا حان الوقت الواجب فيه استبدال السفن العتيقة بأخرى ، أمكن أن نستبدلها بسفن مصرية بصناعتها .

فاذا ابتدئ فى الوقت الحاضر بإنشاء مصنع أو اثنين من المصانع الخاصة ببناء السفن ، أمكن أن تتعاقد هذه المصانع مع السلطات البحرية التجارية هنا على بناء سفن جديدة ، ولا سيما اذا تقرر ضرورة استبدال السفن الحالية بسفن تبنى فى مصر (إلا فى حالة عجز دور بناء السفن عن ذلك) لكى تنقل البريد المصرى والتجارة الخارجية والركاب تدريجياً ، وأعطت الحكومة سلفيات مقدماً لهذا الغرض ، كما تفعل جميع الدول البحرية فى العالم .

هذا ومن المؤكد رواج هذه الصناعة بمصر ، لأن مصر تستخدم أنواعاً عديدة من السفن ، منها ما هو خاص بالملاحة الداخلية ، والساحلية ، وقطع الحكومة التى تبنى من وقت الى آخر فى الخارج ، ويصح جداً أن تبنى قطعاً تجارية وغير تجارية ، لبعض الممالك الأخرى ، كما تفعل ذلك إيطاليا واليابان ، وهما تستوردان الفحم والحديد من أوروبا ، وأحياناً من نفس الدول التى تصنع لها سفناً بمصانع إيطاليا واليابان .

التأمين البحرى

وأنت تذكر ما قرأته بشأن التأمين البحرى ، وعلاقته بالبحرية التجارية والتجارة الخارجية فى العالم ، وهذه العلاقة هى مادعت حكومات العالم أن تعتبره جزءاً من سياستها البحرية التجارية (اقرأ الجزء الثالث من هذه الرسالة) وأمامك مثل تكوين الإدارة التى تشرف عليها الحكومة الأمريكية ، ومهمتها إزاء التأمين البحرى ، وفى إمكان أولى الأمر ، النظر فى إنشاء مماثله لها فى مصر .

المجلس البحرى المصرى

والمعروف أن حضرة صاحب العزة الأميرالاي حمى بك الديب مساعد المدير العام للموانى والمنائر، قد اقترح على وزارة المواصلات، إنشاء إدارة خاصة للإشراف على البحرىه التجارىه المصرىه، وعمل الامتحانات البحرىه، وفحص البواخر وإعطاء اجازات الملاحين والمهندسين البحرىين، وقد قررت الوزارة على ما يقال إرجاء البت فى هذا الموضوع حتى يكون هناك من الملاحين والسفن المصرىه ما يبرر صرف نفقات هذه الادارة، وهو رأى وجيه إلى حد ما.

غير أن المفروض فى المجالس البحرىه انها هى التى تتولى خلق الملاحين والمهندسين البحرىين فى الدول، وتوسيع بحريتها، بما تمده لها من الرعاية المباشرة والإشراف الفنى، مما يجعل السفن المصرىه موضع ثقة الدول الأخرى التى تتاجر مع مصر. وكيف أراضى إذا كنت تاجراً أن أشحن بضائعى على مراكب يقال عنها انها لا تفحص إلا فى كل مناسبة - من غير نظام، والإشراف الحكومى عليها لإشراف سطحى بسيط، ويكفى أن يقدم أى مصرى صاحب باخرة، طلباً للموانى والمنائر، فتعطيه بعدها اجازة وضع العلم المصرى، وتمده ببعض المطبوعات المصرىه.

ثم كيف أسمح لنفسى إذا كنت مسافراً أن أركب باخرة مصرىه، لا تتوفر فيها شروط السلامة فى البحار، وقوارب النجاة لم تفحص ولن تفحص، بانتظام، وعائمتها لا فائدة من استعمالها.

ثم كيف أعامل سفينة مصرىه إذا كنت تاجراً وأرغب فى تشجيع المنشئات الأهلية، وهذه السفينة أجنبية بعاملها ورأس مالها، وكل شىء آخر فيها، وليس فيها من مصريتها غير العلم والمطبوعات ؟

ثم كيف يتسنى للمصرى صاحب البواخر أن يتمتع فى الموانى الأجنبية بمثل ما يتمتع به البواخر الأجنبية فى الموانى المصرىه مادامت حكومة مصر لا تتصل ببحريتها إلا اتصالاً فى منتهى البساطة وما دامت مصر غير مرتبطة بالدول البحرىه بمعاهدات بحرىه تجارىه ؟

الحقيقة والواقع أن المجالس البحرية ، هي كما ذكرت من أهم العوامل التي ترفع من شأن بحرية البلاد ، وتوسع نطاقها إلى أكبر حد ممكن ، وأكبر عامل على اكتساب الثقة الدولية التي لا يتسنى لبحرية تجاريه أن تعيش بدونها .

❦ التعليم البحري التجارى ❦

هل له الآن برنامج معين ؟؟؟

وزارة المعارف العمومية والتعليم البحري التجارى

لم يترك لنا نابليون مصنفاً في الشؤون البحرية التجارية نرجع إليه ، ولكنه ترك لنا فكرة يمكن تطبيقها على شؤون البحرية التجارية ، فقد قال : يجب أن تكون لكل شيء خطة وإنه لا يعتمد على الصدف ، وقد قال ذلك بعد أن تعلم درساً من الاهرامات وأبى الهول أثناء حملته على مصر - والمفهوم أنه اعتمد على الحظ مرة واحدة في حياته ، في واقعة واترلو ، افقدته كل أنواع الحظ .

ومصر اليوم لم تضع كما يبدو ، برنامجاً معيناً للتعليم البحري التجارى في مصر ، ولولا العناية الشخصية التي تفضل بها حضرة صاحب العزة الأميرالاي الديب بك مساعد المدير العام للموانئ والمناظر ، والحقاقه طلبة مصريين بالبواخر التجارية ، إذن لكان يقال إننا لم نبتدىء بعد .

ثم فكرت اللجنة الخاصة بالمدرسة الفاروقية في هذا الموضوع ولكن السلطات المختصة بالتعليم في مصر لم تضعه ضمن برنامجها بعد .

نعم أنه يسجل لوزارة المعارف العمومية ما قامت به من المجهود الكبير في إنشاء المعاهد والمدارس لجميع العلوم والفنون والصناعات ، حتى لقد مر بها ظرف عنيت فيه بالرقص التوقيعى - كحرفة أو فن - الله يعلم أيهما - أما التعليم البحري التجارى فلم ينل من عنايتها شيئاً بعد .

صحيح أنها تشترك في معونة المدرسه الفاروقيه البحريه ، ولكن «الفاروقيه» كما تعلم ملجأ للأيتام والاشتراك فيه عمل من خير أنواع البر ، والذي يتمناه كل مصرى بصفه عامه ورجال البحرية المصرية بصفه خاصة ، أن

ينال التعليم البحرى التجارى من عنايه وزارة المعارف ماهو جدير به من الاهتمام

فلو أن المعارف كانت قد عنيت بالتعليم البحرى التجارى كفن أو صناعه ، إذن لما كان أتى على البلد يوماً لا تملك فيه سفينه واحده تجاريه ، كما كانت الحال إلى عام سنة ١٩٣١ تقريباً ، لأن وجود معهد التعليم البحرى التجارى ، فضلاً عن أنه تشجيع للعلوم والفنون ، فهو يوقظ فى الأمة الرغبه فى خلق بحريتها التجاريه .

وأما مدرسه خفر السواحل فهى معهد خاص برجال المصلحه وتموين المصالح الاميريه بالضباط البحريين الذين يعهد إليهم بمطاردة المهربين على شواطىء الدولة وحمايه الأمة من سمومهم .

وحتى اليوم لا توجد هناك سلطه مختصة بصفه رسميه لهذا التعليم كلا بل ولا يوجد معهد لهذا التعليم الفنى التجارى .

فوجود الفكرة فى رؤس كبار البحريه المصريه ، وتشجيعهم الشخصى ورغبه الشبان المصريين فى التعليم البحرى ، وعزم الحكومه على معونه البحريه التجاريه ، كل ذلك يدعو إلى وضع برنامج معين للتعليم البحرى التجارى فى مصر .

أكاديمية البحريه التجاريه المصريه

وقد قرأت فى الجزء الثالث نتيجته البحوث التى قامت بها لجنة خاصه عينها المؤتمر الأهلى للشئون البحريه التجاريه فى امريكا ، ودرسها وسائل التعليم قديماً وحديثاً ، واستفتاء الدوائر التجاريه وغير التجاريه ، والاندويه البحريه ، واشترك الاخصائيين البحريين الأمريكين العسكريين والتجارين فى هذا البحث .

ثم قرأت الأسباب التى دعت الولايات المتحده الامريكه أن تتقدم دول العالم فى اختيار الباخرة المدرسيه ، بدلاً من السفن الشراعيه المدرسيه ، وإنشاء الاكاديمية البحريه التجاريه ، وجعلها فى مستوى أعظم جامعات العالم ،

لتخرج ملاحين ومهندسين بحريين يمكن أن يعهد إليهم بقيادة السفن ، وإدارة الأعمال التجارية ، ويعتمد عليهم في المنافسة التجارية العالمية .

لذلك يبدو لي أنه من المرغوب فيه أن يكون لمصر أكاديمية للبحرية التجارية في مستوى الأكاديمية الأمريكية ، بدلاً من طريقة الحاق الطلاب بالسفن التجارية .

وأما طريقة الالتحاق بالبواخر فهي طريقة مؤقتة على ما أظن ، فإن جميع دول العالم لها سفن مدرسية للبحرية التجارية ، وفضلاً عن ذلك ، فإن الحاق الطلاب بالبواخر من غير سابق تحضير بالمدارس البحرية يصح أن يكون في المستقبل طريقة ثانوية بجانب الأكاديمية المصرية .

وترى في الجزء الثالث من هذه الرسالة مقارنة بين طريقة التعليم البحري التجاري وبين طريقة التعليم هذه . وهي لم تغب عن أولى الأمر بمصر ، فقد كتب عنها حضرة صاحب السعادة اللواء أحمد باشا كامل وكيل وزارة الحرية والبحرية الحالي ومدير عام خفر السواحل يومئذ بمناسبة أن وجهت إليه الوزارة كتاباً تأخذ فيه رأيه إزاء سياسة جديدة للبعثات فقال :

« ولذا لا أرى لهذا السبب داعياً لإرسال بعثات ، خصوصاً وإنهم هناك لا يتمرنون بمراكب تعليم ، بل في مراكب تجارية عادية ، يكسبون فيها الاختبار العلي فقط بحسب درجة اجتهاد كل منهم ، حيث لا توجد فيها التسهيلات اللازمة لمواصلة دروسهم ، كما أن النظام فيها ليس كما يجب ، وقد لاحظنا أنهم يسلكون هناك سلوكاً غير مرضي ، حيث يوفدون صغرى السن ، (١) والواقع أن معظم السفن التجارية تنقصها التسهيلات التي تمكن الطلبة من الدرس والتحصيل وذلك راجع إلى أن هذه السفن مهمتها التجارة قبل كل شيء ، وعدا ذلك فإن ضباطها عليهم واجبات كثيرة ، ووقتهم قصير ، ولذلك يضطرون إلى إهمال أمر التدريس للطلبة .

(١) موضوع صغر السن والسلوك لم يكتب في الرسالة في الأصل الانجليزي كغيره من المواضيع التي لا يليق التحدث بها لغير مواطني من المصريين .

وفضلاً عن ذلك ، فإن من طبيعة الانسان أن يحاول أن يعكس صفو أخيه الانسان ، في العائلة . في المدرسة . في المكتب . في العمل في كل ميدان حتى في المركب !! فالرجل الذي يعد تعليم الطالب في السفن منحة ليست جزءاً من عمله اليومي ، كثيراً ما يحاول وضع العراقيل في سبيل هذا الطالب ، لكي يحرمه من أن يدرس بنفسه ، وخصوصاً في أحوال للجنسيات وغيرها من الفوارق التي سببت وتسبب الحروب ، تأثير فعال .

هذه حقائق أقصاها عليك فقد عملت وتمرن في سفن جمعت كل جنسيات العالم ومرّ بي مثل الخبيثين والطيبين .

وقد أدركت الولايات المتحدة أن الباخرة المدرسية انما هي المعهد الذي يجب أن يتلقى فيه طلبة الملاحة علومهم اليوم .

ولذلك أعطت وزارة البحرية الأمريكية الباخرة «الولايات الامبراطورية» الى ولاية نيويورك لتدريب الملاحين والمهندسين البحريين .

فكل رجل على ظهر هذه الباخرة ، من الربان الى أبسط الخدم ، يدرك أن وظيفته في المركب انما هي خدمة الطلبة البحريين .

والأوقات التي تمضي في سفينة راسية بميناء أو نهر خلال ٣٦٥ يوم كل سنة ، وفي تعليم استعمال قلاع لن يراها ولن يستعملها الطالب بعد تخرجه من مدرسة البحرية ، يمكن أن تستثمر في الدراسة الراقية والتدريب العملي الراقى على ظهر باخرة مدرسية حديثة معدة لمهمة التعليم التجاري البحري .

والباخرة المدرسية التابعة لولاية نيويورك لا تنقل البضائع ولا الركاب ولا البريد ، وأظنه من الممكن أن تكون باخرتنا المدرسية عملية أكثر من سفينة نيويورك المدرسية ، إذا استخدمنا هذه الباخرة في نقل بضائع عدة سفريات ، وطرود بوسته وبريد مرات أخرى ، بطريقة منتظمة بقصد تمرين الطلبة على أعمال الملاحة التطبيقية وشحن وتفريغ البضائع .

وليس من الضروري ان تكون هذه السفينة تابعة للحكومة بل يكفي أن تشتريها الحكومة وتقرضها لبنك مصر مثلاً أو لأي هيئة تجارية مصرية أخرى لتدير شحنات النقل والبريد والركاب في بعض فصول السنة ، وتحمل

علم البحرية المصرية الاحتياطي (اذا كان هناك لمصر مثل هذا العلم)
على نحو ما تعمل الدول الأخرى .

وهذه الباخرة المدرسية يمكن ان تنفق على نفسها من نولونها وتقوم
بمهمة الجزء العملي من الأكاديمية البحرية التجارية .

وأما مؤهلات الطلبة ومدة تمرينهم والمسائل الفنية والادارية الأخرى
فهذه من اختصاص مصالحة الموانئ والمناظر باعتبارها المشرقة على البحرية التجارية
المصرية وعلى أنه يجوز أن تكون لذلك لجنة خاصة أهلية .

وكم يكون من المستحب فيه أن تمثل الطلبة جميع مديريات ومحافظات
القطر المصري ، على نحو ما عمل عزيز مصر محمد علي باشا ، فإنه لما فتح مدرسة
لتعليم البحرية جلب شهابها من جميع المديريات ، لكي تنتشر فكرة البحر
والبحارة في كل زوايا القطر وأركانه ويتحمس المصريون لبحريتهم التجارية .
وتوجد الآن آلاف من السفن التجارية عاطلة في موانئ كثيرة في أمريكا
وأوروبا ، ويمكن استخدامها كبواخر مدرسية . والظروف الحالية تمكن
من شراء باخرة لهذا الغرض بثمن بسيط .

فعناية وزارة المعارف العمومية بالتعليم البحري التجاري واعتباره ضمن
العلوم والفنون التي تتعهد بها في الدولة ، وإنشاء أكاديمية للبحرية التجارية المصرية
يرفع شأن مصر والملاحة .

البعثات البحرية

رجاء

ان أكبر ما استفادته مصر من ارسال بعثتها البحرية الأولى ، إنما هو
توجيه النظر الى البحر والبحارة والشئون البحرية التجارية بوجه خاص .
وابتسمت الأمة لبعثتها البحرية ابتسامة البشر والارتياح ، وقدر الشعب
حب الملك لرعاياه وتفكيره المتواصل في رفع شأنه وترقيته .

وأوفدت بعثة ثانية وثالثة والناس يتنبأون بمستقبل مصر البحري ، ومنهم
من قال ان هذه البعثة إنما أعدت نواة للبحرية المصرية العسكرية ، ومنهم من
قال انهم سيكونون أساتذة العلوم والفنون البحرية في مصر ، ثم منهم من

انتظر أن يعهد لهؤلاء الشبان بالعمل في البحرية التجارية في المستقبل .
وخير المصريين من انتظروا أن تحذو هذه البعثات حذو بعثات عزيز
مصر ، المغفور له محمد علي باشا ، فقد قال سمو الأمير عمر طوسون ، في رسالته
عن الحرية المصرية في عهد محمد علي باشا ما يأتي :

« وقد انتخب العزيز بعض ضباط البحرية ، وأرسلهم الى فرنسا وانكلترا
لإتمام علومهم بها وممارسة الفنون الحربية على أساطيلها ، وأصحهم
بكتب التوصية على يد قنصلي فرنسا وانكلترا . وكان الذين أرسلوا إلى
فرنسا حسن افندي الاسكندراني وشنان افندي ومحمود افندي نامي الملقب
بحركس ، وإلى انكلترا عبد الحميد افندي ويوسف اكاه افندي وعبد الكريم
افندي ، ولما أتموا علومهم عادوا الى مصر ، فوظفواهم بالسفن الحربية
وكلفواهم بترجمة القوانين والنظم المستعملة بعبارات الدولتين المذكورتين ..
وكان المغفور له محمد علي باشا جعل عثمان بك نور الدين سرعسكر على
الدوتما المصرية سنة ١٨٢٧ ، وقد بذل هذا الرئيس قصارى جهده وعنايته
في اكمال التعليم وتنظيم قواعدها بما كان يصدره دائماً من الأوامر على
رجال البحرية ، لتطبيق القوانين على التعليمات ، وأهم قبودانات السفن
بتنفيذ هذه الأوامر بالدقة ، حتى بلغ النظام بالأساطيل المصرية فوق ما كانت
تتطلع اليه الآمال ، وكان يخرج بالسفن سنوياً زمن الصيف لاجراء
المناورات ، وتدريب الجنود على الحركات البحرية الحربية مدة ثلاثة شهور ،
حتى وصلت العمارة المصرية درجة رفيعة جداً ، وأصبحت تماثل عمارة
الدولة العلية في العدد والعدة ، ولبس القطر المصري بها حلة الفخر ،

« وكان العزيز أرسل أيضاً الى أوروبا تلميذين آخرين لتعلم فن انشاء
السفن ، وهما حسن افندي السمران ، سافر الى فرنسا ، ومحمد افندي الاستانبولي
سافر الى انكلترا ، ولما اتقن هذان التلميذان ما ارسلوا لأجله عادا الى
الأوطان ، فوظفا في دار صناعة الاسكندرية ، مكان سريزي بك الذي
استقال لتعصب تجار الافرنج عليه ، وهم الذين كانوا تعمدوا بشراء السفن
لمصر من معامل أوروبا بالأثمان الباهظة ، لأنهم لما رأوا تقدم الوطنيين في

صناعة السفن ، نسبوا حرمانهم هذا ، لصداقة سرى بك المذكور وقيامه بما عهد اليه ، ومع ذلك فان أولئك التجار لم ينجحوا في تحويل نظر العزيز عن مقصده ، حيث صارت النرسانة بعد استقالة سرى بك وسفرة ناجحة في أعمالها كما كانت ، بل ازدادت همة مهندسيها الوطنيين عن ذى قبل ، واجتهد حسن بك السعران ومحمد بك الاستانبولى فى العمل بجد ونشاط واتقان ، حتى بلغت العمارة المصرية درجة واهمية عظيمة جداً .

اذن فقد كانت « بعثة محمد على البحرية » من الضباط الذين أتموا مرحلة التعليم البحرى الأولى . وعلى ذلك كان من المنتظر أن تواصل بعثات اليوم تعليمها وتحصيلها باحدى الأساطيل البحرية الغربية على نحو ما فعل عزيز مصر . ولكن لما عادت هذه البعثات من المرحلة الأولى ، وهى مرحلة التلمذة التى لا يعهد فيها اليهم بتولى مسئولية القيادة وإعلاء الملاحة فى السفن التى كانوا بها ، عينوا فى خدمة البحرية المصرية وعمل لهم امتحان مسابقة بينهم وبين زملائهم المتخرجين من مدرسة إسكندرية البحرية . قال عنه حضرة صاحب السعادة اللواء احمد باشا كامل مدير عام السواحل يومئذ فى تقريره إلى الوزارة ما يأتى .

« دل الاختبار على أن الضباط المتخرجين من المدرسة البحرية بإسكندرية التابعة لهذه المصلحة متفوقون علمياً وعملياً على أقرانهم أعضاء البعثة ، وأظهر دليل على ذلك الامتحان العالى الذى عمل بيخت المحروسة فى سنة ١٩٢٩ وكانت الأسبقية فيه لخريجي المدرسة ، علاوة على ما هو مشاهد من حالة هؤلاء الضباط العملية بطوافات المصلحة ، هذا من جهة التعليم ، اما من جهة المعلمين ، فقد أظهر ضباط المصلحة المصريين كفاءة تامة فى تدريس العلوم البحرية علمياً وعملياً ، ولا أدل على ذلك من شهادة الكابتن ساير قومندان مركب التعليم فى « وستر » الذى زار المدرسة فى سنة ١٩٢٨ وأبدى ارتياحاً عظيماً وثناءً عاطراً على النظام والتعليم بها . ولذا لا أرى لهذا السبب داعياً لارسال بعثات ، خصوصاً وانهم هناك لا يتمرنون بمراكب تعليم ، بل فى مراكب تجارية عادية ، يكسبون فيها الاختبار العلى فقط بحسب درجة

اجتهاد كل منهم ، حيث لا توجد فيها التسهيلات اللازمة لمواصلة دروسهم ، كما أن النظام فيها ليس كما يجب ، وقد لاحظنا انهم يسلكون سلوكا غير مرضى حيث يوفدون صغرى السن ،

وقال نفس التقرير عن بعثه الهندسه البحرية الآتى :

« واما بعثه المهندسين الميكانيكيين البحريين - فقد ظهر جليا بعد عودة أعضائها من الخارج في سنة ١٩٢٩ والحاقهم بالطوافات ، أنهم فى حاجة شديدة الى تمرين عملى طويل بالطوافات ، وان المدة التى قضوها بالبعثه لم تكسبهم شيئا ما ، زيادة على دروسهم المدرسيه ، ولذا فقد ذهبت المصروفات التى صرفت فى خصائص ايفادهم سدى ، ولم يجز الطلبة او الحكومة منها أى فائدة تذكر :

فاقترح ان يرشح عدد من خريجي الهندسه الملكيه ، او مدرسة الفنون والصنائع الملكيه ، للالتحاق بورش الحكومة سواء كانت بالترسانة بالقاهرة أو بورش مصلحة الموانى والمنائر بالاسكندرية أو باحدى الورش المحليه التابعه للشركات الاجنبيه بالاسكندرية أو بورسعيد ، اذا امكن ، وذلك لمدة ستة اشهر ، ومتى حسنت الشهادة فى حقهم يلحقون بىواخر الحكومة للتمرين ستة اشهر اخرى وذلك بصفة طلبه ، بدون مقابل ، لاستكمال معلوماتهم العملية المقررة وتمضية السنة التمرينيه ، وبعد ذلك يتقدمون للامتحان ، ومن جازه يعين بوظيفة مهندس درجة سابعة فى الوظائف التى تخلص فى المصالح البحرية ، وهذا فى نظرى افضل بكثير من ايفاد بعثات للخارج ، مادام انهم يعودون بالحالة السالفة الذكر ،

وما دمتنا فى صدد هذا التقرير فلاطلاعك على بقيته ، وهو خاص بالأحياء المائية :

« واما بعثه الأحياء المائية ، فأعتقد أنه حسب البرنامج الحالى للدراسه بالقسم العالى بالجامعة المصرية ، يمكن الاستعاضة عن هذه البعثه بالطلبة الحاصلين على درجة بكالوريوس فى العلوم ، على ان يدرسوا أيضا علاوة على هذا البرنامج ، علوم الحيوان والكيمياء والنبات ، ويؤدون امتحاناً فيها ، ومضى نبحوا

يلحقون بالمصلحة ، بوظيفة طلبة بدون ماهية ، لاستكمال معلوماتهم ، والتمرن عملياً مع الموظفين الاختصاصيين في الأحياء المائية بها ، ليتمكنوا من تطبيق العلم على العمل ، وذلك لمدة سنة على الأقل ، ويؤخذ من هؤلاء الطلبة ، الموظفون الفنيون اللازمون للمصلحة ، اهـ .

* * *

وبعد ... أما أن المصروفات التي صرفت في خصائص ايفاد البعثات للهندسة البحرية قد ذهبت سدى ، ولم يجز الطلبة أو الحكومة منها أى فائدة تذكر ، وأن تقترح السواحل تعيين « من الآن فصاعداً ، خريجي الهندسة الملكية بصفة تلاميذ صناعة ، لمدة سنة مجاناً باحدى الورش فأمر لا أتعرض له لايخير ولا يضر » وكذلك ان يدرس خريجو الجامعة ، علاوة على درجة بكالوريوس علوم الحيوان والكيمياء والنبات ويؤدوا امتحاناً فيها يعينوا بعده تلاميذ صناعية ، في هذا الفن مجاناً أيضاً ، فمسألة فوق ما أعرفه !!

وأما أن يتفوق خريجوا مدرسة الاسكندرية على البعثة البحرية المتعلمة في إنجلترا والتمرن بالمحيطات فأمر يجب ان اتوقع حدوثه ، باعتبار انهم امتحنوا مع طلبة آخرين ، وضع استاذهم أسئلة الامتحان وواجب أن يتفوق هؤلاء الذين تتبعوا برنامج استاذهم ، وعرفوا روحه في وضع الأسئلة واتجاه تفكيره في المواضيع الفنية ، خصوصاً اذا كان الامتحان للمفاضلة كما تدل روح التقرير .

وأما من الناحية العملية فالسفن التجارية التي تمرن بها هؤلاء الأعضاء تختلف تماماً عن السفن المستعملة بخدمة خفر السواحل ، والمتفق عليه هو أن أى ربان ينقل من سفينة إلى أخرى يحتاج الى مدة غير قصيرة لمعرفة سفينته الجديدة تماماً ، فالذين على اتصال بطرادات المصلحة ، غير الذين على اتصال بيوأخر عظمية تعبر المحيطات ، وكلاهما له مبرزته في تمرنه .

هذا والمعروف أن الوظائف البحرية ذات مسؤولية عظيمة ، ولا يعتمد في اسنادها إلى الملاحين الا بقدر ما نالوه من خبرة وتجارب

والتعليم البحري ليس مجرد تلقين معارف معينة ، وحشد نظريات في رأس الطالب لاستذكارها كما يستذكر الأدب القديم وأشعار الأقدمين ، والقرآن الكريم . وهذا مادعا جميع الدول إلى تمرين رجال الاسطول التجارى على سفن تجارية ،

ورجال البحرية الحربية على وحدات الاسطول. ورجال خفر السواحل بسفن خفر السواحل . (١)

والمقصود مما تقدم إنما هو تحييد أن يتاح لأعضاء البعثات البحرية فرصة التطوع في البحرية التجارية ، حتى يمكن أن تستفيد الأمة بتجارتهم في المحيطات ، ويستكملون فيها درجاتهم البحرية من إحدى الدول الغربية ، بأمل أن يوفد في المستقبل منهم بعثة للتوسع في الدراسات البحرية ، كما فعل ساكن الجنان المغفور له محمد علي باشا

كما أنني لا أقصد مما تقدم أن أفرق بين مصريين ، أحدهما هيات له ظروفه أن يتعلم في الخارج وأن يطبق ماتعلبه نظرياً عملياً ، فسافر في محيطات العالم وبحاره ، ومارسها وهي في مختلف احوالها ، متأثرة بالتقلبات الجوية ، واشترك عملياً في عمل السفينة وهي تحاول أن تتغلب على الطبيعة الثائرة في المحيطات عدة سنوات ، ومصرى آخر كان من حظه أن يتعلم في الاسكندرية ، ولم تسنح له فرصة التمرين العملي ، وكل ما يعرفه عن الملاحة إنما هي قواعد نظرية ، لأن طبيعة تعليمه وعمله في مصر وعلى شواطئ مصر لا يتسنى له معها أن يطبق عليه على عمله ، فيفقد بذلك الخبرة العملية التي تعد بحق أهم مؤهلات الملاح .

بل أقصد أن أبين الفرق بين ظروف كليهما من ناحية الخبرة ، وكلاهما أخ لى فى القومية وزميل عزيز على

وأنى أؤكد لك جاهداً ، أتى أتمنى أن يتاح لهؤلاء الزملاء فرصة التمرين في المحيطات ، لأننى أعتقد أنهم سوف يشرفون شباب مصر بوجه عام ، وملاحيا بوجه خاص ، لما فيهم من وفرة القوة وجم النشاط والتأهب للعمل وحسن الاستعداد .

وأما التقرير يذكر أيضاً بأنه لافائدة من إرسال بعثات بحرية الى الخارج ، وبأنه من الخير أن يكتفى بتعليم المصريين الفنون البحرية بالسفينة المدرسية الراسية

(١) أقرأ رأى المؤتمر الأهل الرابع للشئون البحرية الامريكية عن هذا الموضوع بالجزء الثالث من هذه الرسالة

بالاسكندرية ، بعد أن امتدحها « المستر ساير » ، فما أظن المستر ساير قد نصح
لواضع التقرير بأن تعدل الحكومة عن إيفاد بعثات بحرية إلى الخارج ، ثم
ما اظنه قال بأن الحاق الطلبة بالسفينة المدرسية للتعليم النظرى أولا ثم
تمرينهم فى البحار بعدئذ أمر لافائدة منه أصلا !!

وكيف يقول « المستر ساير » ، بذلك وانجلترا نفسها اتبعت هذا النظام منذ
زمن بعيد ، ولا تزال تتبعه حتى اليوم ؟

ثم كيف يقول « المستر ساير » ، بذلك وكل الدول البحرية تعلم أبنائها الملاحة
البحرية على هذا المنوال ؟

نعم لا أظن « المستر ساير » ، قال بذلك بعد أن امتدح السفينة الراسية
بالاسكندرية وأكد لواضع التقرير أن هذا خير سبيل لتعليم الملاحة البحرية !!
الحق أن البعثة البحرية المصرية ، التى أوفدت لبلاد الانجليز قد سارت بها

حكومة مصر فى خير طريق تسير فيه أعظم دولة بحرية لتعلم أبنائها ، وكان
ينقصها أن تعطى لأعضاء هذه البعثة فرصة التمرن على قيادة السفن فى المحيطات
كضباط مسئولين ، تلك الفرصة العملية العالية التى وجه إليها عنايته ساكن
الجنان محمد على باشا ، ازاء البعثات البحرية فى عهده

وكم يكون هذا التقرير أقرب إلى الحقيقة والمنطق ، لو أنه أشار إلى إختيار
إيفاد بعثة من الضباط البحريين المتخرجين من مدرسة السواحل بالاسكندرية
لتمرين العمل ببحار العالم ومحيطاته ، ولا سيما وأن الملاحة الساحلية جزء بسيط مما
يفرض اتقانه عملياً على ملاحى البحار والمحيطات .

ثم كم أتمنى أن تكون هناك أسباب أجملها أو تغيب عنى دعت إلى كتابة هذا
التقرير فى شكله ومنطوقه فيما يختص بالضباط البحريين ، ولا سيما وأن دول
العالم توفد كلها ضباطها البحريين للتمرن فى البحار على مراكزها الخاصة ،
وواضع التقرير لا بد علم بالسفن المدرسية وغيرها التابعة لمختلف الدول ، التى
تقوم برحلات سنوية فى بحار العالم ومحيطاته لتمرين ضباطها وطلابها

* * *

والآن أهمس فى أذن واضع هذا التقرير برجاء مؤداه حاجتنا - حاجة
مصر - إلى نفوس توجه الموقفين منا إلى الامام ، والعائرين إلى طريق التوفيق ،
نفوس تحفز بهمم الشـباب ورغباتهم إلى حيث تكبـون منها ذخيرة الحاضر

مصر ومستقبلها ، نفوس كبيرة ، تشجع الناشئين وتظهر المتفوقين وتأخذ بيد المتطلعين .

كل ذلك نرجوه من أجل مصر ولخير مصر ، فان رفعة الأمم وعلو شأنها لم تقم به ملائكة في دولة من الدول ، ولم نسمع بعد بدولة نهض بها أجنب عنها ، وساروا بها إلى قمة المجد والاستقلال ، بل على العكس

ولو كان كاتب ذلك التقرير من بين اللجنة البحرية التي كان أعضاءها حضرة صاحب السعادة حمزه باشا قائد المحروسه ، وحضرات أصحاب العزة محمد سلامه بك فهمى مدير بحرية خفر السواحل ، ومصطفى بك مراد ممثل مصلحة الموانئ والمناظر باللجنة ، والأستاذ فرج صابر الحملاوى ممثل وزارة المعارف بها ، وألم بالصعوبات التي تحملها هؤلاء الأعضاء وغيرهم من المصريين ، في سبيل تمرين أول بعثة بحرية بانجلترا ، إذن لتردد في كتابة تقريره بهذه الروح فلو أن التمرين بالبحار والمحيطات كان امرا ثانويا في السلك البحرى ، وتكتفى الدول بتعليم أبنائها بسفن بموانئها ، أو على سواحل بلادها ، إذن لما كان هنالا داع لجهود هذه اللجنة وغيرها في سبيل تمرين البعثات البحرية . ولا أظن كاتب ذلك التقرير يغيب عنه أن شركات التأمين في العالم ترفض التأمين على أى باخرة تسافر فى البحار اذا عهد بقيادتها الى أى قومندان بحرى تنحصر خبرته البحرية فى خدمة خفر السواحل ، مهما طالت مدة خدمته ، ومهما كانت رتبته فى بحرية خفر السواحل ، وفوق هذا كله فإن مصر لم يعترف لها بعد ، لا بشهادتها البحرية ولا برايتها البحرية دوليا فى البحار ، ومن مصلحتها أن تشهد الدول الأجنبية لرجالها بالكفاية فى قيادة السفن ، وذلك لا يتم إلا بالاكثر من البعثات البحرية .

ولا يفوت القارىء أن اللواء احمد كامل باشا مدير عام السواحل السابق قائد عسكري ، لا تربطه بالفنون البحرية على اختلاف أنواعها اية رابطة ، عدا شعور فياض يتجلى فى كل مناسبة ، ولا سيما إذا تحدثت إليه فى شأن العلم البحرى والتعليم ومستقبل مصر على أمواج البحار . والتقرير الآنف الذكر رفع إليه لتقديمه للوزارة ، باعتبار امره أمر فني له رجال فنيون موظفون بالسواحل مشرولون عنه .

الاعتراف بالراية المصرية في البحار

عمل أساسى لبناء البحرية التجارية المصرية

ومن غرائب الصدف أن يصل الى يدى اهرام ١١ يونيه سنة ١٩٣٢ وفيه شكوى دوائر الملاحة المصرية من السوفيت . فان روسيا الحمراء تفرض على السفينة المصرية فى قوانينها ، من الرسوم خمسة أضعاف ما تفرضه على سفن الدول الأخرى فى تلك الموانى . فى حين أن الحكومة المصرية تعامل السفن الروسية كغيرها من السفن التجارية فيما يختص برسوم الموانى والمنائر .

وذكرت الاهرام الغراء أن صاحب السعادة محمد فهمى الناضورى باشا من أعضاء مجلس الشيوخ النابيين عن الاسكندرية (وهو من رجال المدرسة البحرية الفاروقية الذين يهتمون بأمر الملاحة الوطنية وما يحول دون تقدمها وارتقاءها من الحوائل) قد اهتم بصفة خاصة بهذا الموضوع ، وقدم اقتراحاً الى مجلس الشيوخ ، حث فيه الحكومة المصرية على النظر فى مسألة الملاحة المصرية وتصرف السلطات السوفيتية فى معاملة بواخرنا بموانئها .

ثم من غرائب الصدف أيضاً أن تصل الى يدى السياسة الغراء فى ٢٣ اكتوبر سنة ١٩٣٢ وفيها أن الباخرة « تروجوتان » التابعة لاحدى شركات الملاحة بالاسكندرية والرافعة للعلم المصرى شكت الى الحكومة بمصر سوء المعاملة التى لقيتها من حكومة فنلندا وفرض رسوم باهظة على ما تنقله من البضائع .

نعم ومن غرائب الصدف أن ينشر المقطم الاغسر فى ٢٩ اكتوبر سنة ١٩٣٣ شكوى أصحاب البواخر المصرية واستيائهم مما تعامل به بواخرهم فى الموانى الأجنبية ، مع أن مصر تعامل بواخر الأمم الأخرى معاملة لاتدع مجالاً للشكوى . وذلك بمناسبة ما فرضته حكومة اليونان على البواخر المصرية

د لطيف ، ود يكي ، ود عبد اللطيف ، من حجزها ومنعها من السفر إلا إذا دفعت كل منها ٥٠٠ ر.م. دراخه ، تأميناً ، حتى يبت في قضايا مخالفات ارتكبتها بحارة كل سفينة من السفن الثلاث ، وهو مالم تعامل به مصر بحرية اليونان التجارية .

نعم من غرائب الصدف أن تصل الى هذه الأخبار كلها وأنا أنرجم قطعة من رسالتى خاصة بالاعتراف بالعلم المصرى بالبحار .
وأنت ترى أن الدول التى مرّ بك ذكرها تعامل بواخراةنا معاملة قاسية وشاذة اعتماداً على أن الراية المصرية غير معترف بها فى البحار ، ولأن مصر غير مرتبطة بالدول البحرية بمعاهدات تبادل المعاملة فى المياه المحلية التابعة لها وللدول الأخرى .

والاعتراف بالراية المصرية فى البحار لا تصل اليه الدول عن طريق الرجاء والمحادثات السياسية ، بل بطريق عملى طبيعى .
ذلك أن تنظم بحريتها التجارية مهما كانت قليلة العدد ، بأن تضعها تحت اشراف ادارة معينة ، وتتبع فى ذلك اجراءات احدى الدول الغربية ، من ناحيتى التشريع والنظام ، وتخطر الدول بنظامها البحرى التجارى وباستعدادها لعقد اتفاقيات بحرية تجارية ، لتبادل معاملة سفنها ، وسفن الدول الأخرى فى المياه المحلية التابعة لها ولهايتك الدول ، على نحو ماتعقد الاتفاقيات الجمركية التى ترتبط بها مصر مع الدول الأخرى .

* * *

وأول من وجه نظر الحكومه لمطالبة الدول بالاعتراف بالراية المصرية فى البحار ، ليكون هذا العمل أساساً لاسطول مصرى تجارى . إنما هو جناب صاحب السعادة اللواء طوملن باشا مدير عام مصلحة الموانى والمنائر الأسبق .
فقد ذكرت الأهرام الغراء فى ٢٣ يونيه سنة ١٩٢٩ د عن سياسة الحكومة والملاحية البحرية ، ... د أن اللواء طوملن باشا مدير مصلحة الموانى والمنائر قد اقترح على وزارة المواصلات تسليم الباخرة الأمير فاروق ومطالبة الدول بالاعتراف بالراية المصرية فى البحار ليكون هذا العمل أساساً لاسطول مصرى . ولكن هذا الاقتراح قد طوى وجاء على أثره

اقترح آخر لوزير المواصلات الحالى بإنشاء أسطول تجارى والمطالبه بفتح اعتماد له بمبلغ ربع مليون جنيه تقريباً ، وبعد أن أحيل إلى وزارة المالية اسرد ثانية ثم ضاع خبره بين المشاريع الكثيرة التى تقترح وتلقى مهمة ، ولكى تتحالف مصر مع الدول البحرية التجارية يجب أن تكون بادية ذى بدء ، إدارة تشرف على البحرية التجارية المصرية ، وتقوم بالخدمات التى تقوم بها نظيراتها فى الدول الأخرى ، على نحو ما أقترح حضرة صاحب العزة الاميرالاي حمدى الديب بك مساعد المدير العام للموانىء والمناظر ، وهذا يؤيد ما ذكرته فى غير هذا المكان ، من أن مثل هذه الادارة هى التى تتعهد نمو وثرية البحرية التجارية فى الدولة

ثم يجب أن يكون لمصر لائحة بحرية وتجارية وتشريع بحرى - يتفق فى جوهره مع تشريع الدول الأخرى

أما فائدة هذا الاعتراف من الناحية المادية ، فهى اكتساب ثقة الشعوب البحرية ، وهذه وحدها المعول الأساسى فى رواج المصالح التجارية البحرية . فان فى الارتباط بالمعاهدات التجارية البحرية ، اقرار بما تقوم به مصر من الاشراف الفعلى على بحريتها التجارية ، وعنايتها بحفظ الأموال وحماية الارواح التى تنقل على المراكب المصرية ، على نحو ما تقوم به الدول الأخرى . وأنت تعرف الدور الذى تلعبه السفينة فى التجارة الدولية ، فاذا كان من برنامج سياستنا البحرية ، أن ننقل نسبة معينة من وارداتنا على السفن المصرية ، ففى حالة الصادرات يجب أن ننتظر أن ننقل لغيرنا من الدول جانباً معيناً من حاصلاتنا . ثم أن السفينة لابد لها من نقل تجارة أجنبية بين مختلف الموانىء الأجنبية أثناء تنقلها لكى تستطيع أن تعيش فى ميدان التجارة البحرية ، وسفينة يقول الناس أنها تحتوى بعلم أمة لاتهم بحفظ ثروة وحماية أرواح تنقل على سفنها يجب ألا يعاملها الناس

وهذا ما حدث فعلاً وشاهدته أثناء تجاريتى ، فقد كانت إحدى بواخر الشركة التى أتمرن بها تحمل العلم المصرى ، وكانت فى ميناء انقرس ببلجيكا فى انتظار أن تنقل لمصر بضائع سوف يستهلكها المصريون ، ولكن رسم التأمين كان

عاليا جداً بحيث لا يستطيع التاجر المستورد أن ينافس في السوق المصرى
ببضاعته فيما إذا نقلها علي سفينة مصرية

لذلك رأت شركتنا أن تبعث إلى « انقرس » بأحدى البواخر التي تملكها -
وكانت بأحدى موانى أوروبا - والتي تحتمى بعلم غير العلم المصرى
هذا فيما يختص بالبضائع المستوردة لمصر وأما في حالة الصادرات المصرية
ونقل البضائع من موانى اجنبية أثناء السفر ، كما يحدث غالباً ، فإن الناس يقولون
أن هذه البواخر المصرية لا رقابة عليها ، ولا على صلاحيتها للملاحة ، ومن
السلامة والحذر ألا تعامل .

وأما نقل الركاب فإن الدول الأخرى تتعرض للسفن المصرية لحماية رعاياها
وهذا التعرض في ذاته يكفى لأن يطردها من سوق النقل البحرى الخاص بالركاب .
فمن الناحية المادية ترى أن فى اقتراح طوملن باشا جعل الاعتراف بالراية
المصرية أمراً أساسياً يبنى عليه الاسطول التجارى المصرى إخلاصاً جديراً بأن
يقابل بحزيل الحمد والتقدير ، ولا سيما وأنه يعد بحق أهم حلقة فى سلسلة
الاصلاحات التى لا بد منها لثرقية التجارة المصرية البحرية والنهوض بالملاحة
المصرية الى المسكان اللائق بها .

وأما من الناحية الادبية فأمر غنى عن البيان .

* * *

مركز مصر الجغرافى

متى تستفيد به مصر

أن معرفة ان مصر ذات موقع جغرافى عظيم الأهمية أمر لا فائده فيه
للمصريين مالم يستفيد المصريون من حسن هذا الموقع الجغرافى !!!
وهذه ليست فلسفتى وإنما هو ما كنت اسمعه غير مرة فى كل يوم أثناء
المدة السعيدة التى قضيتها بجامعة كلومبيا بنيويورك .

فقد كان « الدكتور لويس ولفنجر » استاذ علم الجغرافيا الاقتصادية بهذه
الجامعة يباحث ويحاور الطلاب فى هذه النقطة - الاستفادة بالميزات
الطبيعية التى يحيط بالإنسان أينما كان - ويحثهم على ضرورة ترجمة هذه الميزات

إلى لغة الأعمال ، وعلى سبيل الإيضاح أذكر أنه كان يعلمنا أن معرفة الحاصلات الطبيعية لمكان ما ، وحالة جوه وموقعه الجغرافى من الناحية التجارية ، كل ذلك لا قيمة له مطلقا إذا لم يؤل إلى مغناه وقيمته فى ميدان العمل والسياسة والاجتماع .

ولم يكن الدكتور لويس صاحب هذه الفكرة وحده ، بل كانت مبدأ وغاية جميع اساتذة مدرسة الأعمال بجامعة كولومبيا ، حتى استاذ اللغة الانجليزية العالية للأعمال ، فقد كان يتغنى بهذه الأنشودة الجميلة فيذكر طلابه بأن كتابة خطاب أو مقالة أو كتيب أو رسالة لا تكون لها قيمة ما لم يفكر فى الخدمة التى ترجى من هذا التحرير .

والخدمات التى ترجى من موقع مصر الجغرافى لم يستفد بها المصريون بعد ، وهم فى ذلك يشبهون ملكا طلب إلى كبير وزرائه حل معضلة مرت برأسه . قال الملك أنه مل رؤية الجند بأسلحتهم المختلفة صباح مساء ، وقد عافت نفسه المقابلات الرسمية وطقوسها ، وهو يريد أن يغذى قلبه وروحه ويريح بذلك رأسه . ثم قال الملك أنه كرجل عسكرى يرغب فى أن يرى شكلا يجمع بين بطولة الرجل وجمال المرأة . شكلا يراه كل صباح ليعث فى نفسه الراحة والسرور .

وكان كبير الوزراء شيخا حكما ، فبعث إلى كبير المصورين فى الدولة وعهد إليه برسم الشكل الذى يرتاح إليه الملك ، وكان هذا المصور بارعا وعلى اتصال بالملك وقصره وحاشيته ، فلم يجد فى مخيلته أو تجاربه منظرا ترى فيه أروع تمثال لبطولة الرجولة أكثر مما تراه فى شكل الجندى الذى نيط به أن يرفع علم جلالة الملك صباح كل يوم فى حضرة جلالته عند مروره . فاقتبس من هذا الشكل . ثم لم يجد الرسام فى مخيلته أو تجاربه أرق وأعذب من شفتي الملكة التى اعتاد جلالته تقييلها كل يوم فأضاف شفتيها إلى الرسم ، كذلك لم يجد عينا صافيتين كلهما جمال وسحر بقدر عيني كبرى بناب الملك فزان بهما رسمه . ثم قدم الرسام الشكل إلى كبير الوزراء وشرح له موضوع رسمه ، فقدمه الرئيس إلى الملك فنال إعجابه وتقديره ،

وأمر بوضعه في غرفته ليراه في كل صباح .
هناك رأى الشيخ الوزير أن يكتسب رسم وموضوعه عن مولاه
الملك حتى يظل الرسم مسلياً لجلالته وإن كان جزءاً بسيطاً مما يحيط به
صباح كل يوم .

وهكذا تحيط بنا في الحياة مسليات وسعادة قد لا نقدرها لأنها لم تترجم
إلى اللغة التي تصل بها إلى قلوبنا ورووسنا .

وإننا كمصريين نعلم أن مصر ذات موقع جغرافي جميل وعظيم الأهمية
من الناحية التجارية الدولية ، ثم كمصريين أيضاً نرغب في أن تستفيد مصر بهذا
الموقع الجغرافي الجميل والعظيم الأهمية من الناحية التجارية الدولية
والمعضلة التي أمامنا كمصريين ، هي كيف تستفيد مصر بهذا الموقع
الجغرافي الجميل والعظيم الأهمية من الناحية التجارية ؟

ولا أدعى لنفسى مكانة كبير المصورين الذي حل معضلة الملك ، فرسم
له جزءاً مما يحيط به كل يوم جمع بين كل ما تنشده نفس الملك من راحة
وسرور . ولكننى أحاول أن أدعو كل مصرى ومصريه للتفكير فيما عساه
أن تنتفع به مصر من مركزها الجغرافي الجميل والعظيم الأهمية من الناحية
التجارية الدولية .

والنقط التي أشير إليها فيما بعد أظنها تفيد مواطني الذين سيعنون بالتفكير
في هذا الموضوع

(تحليل مركز مصر الجغرافي التجاري)

وباعتبارى ملاحاً مصرياً أشعر بأن فكرى متجه دائماً إلى السفينة والبضائع ،
فاذا حاولت أن أجعل مركز مصر الجغرافي التجاري فانما أتحدث اليك عن
السفن والبضائع التي تمر بمصر ليل نهار دون أن تستفيد منها مصر بشيء يذكر
وقد نشرت وزارة التجارة الأمريكية تقرير جناب المسيو
Mr. Gerge Edgar Bounet ، مساعد مدير عام شركة قناة السويس عن
حركة مرور السفن والبضائع بمصر عن طريق قناة السويس في عام ١٩٣٢

نقلا عن تقريره Le Canal de Suez, February, 15, 1933 ، وقد أطلع عليه طلبة علم النقل بجامعة كولومبيا في العام الحالى

(السفن التى مرت بالقنال)

أما مجموع حمولة السفن التى مرت بالقنال عام ١٩٣٢ فقد بلغ ٢٨٣٤٠٠٠ رطلاً صافياً بعجز ٥٠٠ رطل من حمولة عام ١٩٣١ والمراكب التى مرت من الشمال إلى الجنوب (أوروبا إلى الشرق) كانت سبب العجز خلافاً للحالة سنة ١٩٣١ ، وقد كانت حمولتها ١٣٢٧٤٠٠٠ رطلاً وكان مبلغ العجز فيها عبارة عن ١٢٠٣٠٠٠ رطل ، والمراكب التى مرت من الجنوب إلى الشمال بلغ مقدار حمولتها ١٥٠٦٦٩٠٠ رطل ومبلغ العجز فيها ٦٦٥٠٠٠ رطل .

أما مراكب الصابورة - التى عبرت القنال فارغة - ودفعت رسوم القنال لى تشحن بالبضائع وتعود ثانية فقد بلغت حمولتها ٣٥٤٣٠٠٠ رطل والجانب الاعظم منها مر من الشمال الى الجنوب (من أوروبا إلى الشرق)

وقد بلغ عجز السفن البريطانية نحو ٩٠٣٠٠٠ رطل ولكنها حافظت على نسبتها المئوية وهى ٥٥ ٪ من مجموع السفن التى عبرت القنال . ويليهما فى الأهمية المانيا فانها بالرغم من عجز حمولة سفنها هذا العام بمقدار ٢٣ ٪ فقد تفوقت على السفن الفرنسية والهولندية .

أما اليابان فقد ازدادت حمولتها التى مرت القنال عن عام ١٩٣١ وكذلك روسيا وهما الدولتان اللتان ازداد حمولتهما باضطراد أثناء هذه الازمة العالمية . وأما إيطاليا والنرويج فقد كان عجزهما بسيطاً

ومن الملموس جداً أن السبب الأساسى فى عجز حركة المرور انما هو راجع إلى الهند البريطانية سواء كان ذلك فى السفن الواردة إليها أو التى تصدر عليها حاصلاتها فقد بلغ العجز من ٨٢٣١٠٠٠ رطل إلى ٦٩٣٥٠٠٠ رطل وهذا عبارة عن ٢٤ ٪ من مجموع حركة المرور جميعها

ولأول مرة فى تاريخ القنال تفقد الهند البريطانية زعامتها للمناطق التى

تلى السويس ، فقد فقدت أهميتها كمصدرة للقمح إلى أوروبا بينما إزدادت أهمية استراليا ، وترتب على ذلك عجز في حركة المرور بالقنال لأن التجارة الاسترالية تتأثر تماماً من ضريبة القنال أكثر من نظيرتها في الهند ولا تستفيد تجارة استراليا إذا عبرت القنال بعامل الوقت بقدر ما تستفيد التجارة الهندية . ومع أن الشرق الأقصى قد إزدادت حركته عن تجارة الهند إلا أن عجزه قد بلغ ١٤١٠٠٠ طن أو ٢ ٪ نصفه بسبب تجارة الأسمدة الواردة . وحركة المرور الاسترالية قد نقصت ٢٦٧٠٠٠ طن أو ٧ ٪ بسبب تقلص تجارة القمح .

وأما المرور من وإلى الهند الهولندية فقد تحمل من الشدائد أكثر من أى منطقة أخرى وكان نقصه بنحو ٨ ٪ وأخيراً فقد تحسنت حالة الخليج الفارسي وذلك بسبب عودة مراكب الغاز (البترول) إلى بلاد فارس عن طريق السويس .

البضائع التي مرت بالقنال من الشمال إلى الجنوب

وأما البضائع التي مرت بالقنال عام ١٩٣٢ فقد بلغت ٢٣٠٠٠٠٠ ٢٣٠٠٠ طن بعجز مبلغ ٦٠٥ ٪ عن نظيرتها عام ١٩٣١ وقد كان العجز في حمولة المراكب يتناسب مع العجز في مقدار البضائع عن عام ١٩٣٢ وكذلك فإن نسبة الشحن هذا العام خير من نظيرتها في العام الماضي ، حيث إزدادت نسبة عجز البضائع بنسبة نقص حمولة السفن .

فالخلاصات التي عبرت من الشمال إلى الجنوب قد أصيبت بعجز على اختلاف أنواعها ، والسبب في حفظ كيان التجارة التي تمر بهذا الطريق من الشمال إلى الجنوب - يرجع كمعاده إلى المعادن فقد بلغت وحدها ١٣٩١٠٠٠ ١٣٩١ طن ويليهما البترول والأسمدة والأخشاب المستعملة في صناعة الورق (Paper Pulp) وقد إزدادت كميات البترول والورق ، ٤ ٪ البترول يرد من روسيا بينما معظم الورق من السويد والنرويج (اسكندناوه) .

وأما الفحم وقد كان له قدماً أعظم نصيب في حركة المرور فقد بلغ

مقداره ١٧٨٠٠٠ طن .

البضائع التي مرت بالقنال من الجنوب الى الشمال

أما البضائع التي مرت من الجنوب إلى الشمال - (من الشرق إلى الغرب) فأهمها (Gasoline) « غاز وسخ » ، والفول والأرز وقد زادت كمية كل منها عن ١٤٠٠٠ رطل ، وقد زادت كميات الزيوت المعدنية . وقد نقصت الحاصلات الزيتية بمقدار ٨٥ ٪ والحبوب بمقدار ٥ ٪ وقد زادت كميات نوع من الفول (Soy Beans) حتى وصلت إلى ١٤٢٠٠ رطل . وقد ساعد تدهور الين (عملة اليابان) على تحسين صادرات اليابان ، وقد بلغ التنافس الصناعي شأواً عظيماً ، فقد وصلت المصنوعات الحديدية والصلبية اليابانية لأول مرة في تاريخ التجارة الدولية إلى ممالك شمال أوروبا .

تحويل التجارة عن طريق قناة السويس

وقد أبلغنا « القنال » بمبلغ تأثيره بتحويل مراكب الزيت من خليج فارس في عام ١٩٣١ ، ولكن هذه السفن قد عادت بأكملها للعمل عن طريق قناة السويس عام ١٩٣٢ ، وهذا غير حالة القمح الاسترالي المصدر إلى أوروبا . ففي الشهور الثلاثة الأولى من عام ١٩٣٢ قد بلغت نسبة عجز القمح الاسترالي الذي يعبر القنال وهو يكوّن ٥٢ ٪ من مجموع المرور إلى ٢٥ ٪ من ذلك المجموع ، وهذا معناه خسارة على القنال قيمتها ٣٠٠ رطل وازداد هذا النقص تدريجياً .

وكذلك السكر وارد جافاً فانه نقص في تسعة شهور مقدار ٩٠ رطل ، وأما صادرات الهند الهولاندي والهند الصيني وسيام إلى أوروبا فقد تحول ٢٠ ٪ منها إلى طريق رأس الرجاء الصالح ، وهذا يقدر بنحو ٨٠٠ رطل . ويلاحظ أن معظم الغاز الروسي قد أرسل عن طريق رأس الرجاء الصالح أيضاً ، ولم تستطع الشركة أن تتبع تحويل الحاصلات الأخرى إلى « الرأس » بدقه ، وإنما يمكنها أن تستتج بطريقة التحليل والمقارنة ، ان هذه

الحاصلات قد بلغت نحواً من ٦٠٠.٠٠٠ طن الى ٧٠٠.٠٠٠ طن في عام ١٩٣٢ . ولم يكن هذا التحويل قاصراً على مراكب البضائع ، وإنما تناول بواخر الركاب أيضاً ، وكان من حظ الولايات المتحدة الامريكية أن تحويلا في طرق الملاحة قد وجهه لمصلحة قنال « بنما » ، فقد استفادت هذه القناه بنحو ٤٥٠.٠٠٠ طن .

وأما أسباب هذا التحويل فمعروفة للجميع (رسوم المرور بقناه السويس) ففي وقت الأزمة الاقتصادية لا يعبأ الناس بالوقت وطوله وقصره ، ولذلك فان فائدة المرور بقناه السويس تكون ثانوية بالنسبة للرسوم التي تتقاضاها الشركة ، ويبدل كل الجهد في ارسال الشحنات إلى الجهات المستوردة مباشرة دون الحاجة الى النقل من مركب لآخرى .

استنتاج

وأول وأهم ما تستنتجه إنما هو :

(١) مرور ٣٠٠.٠٠٠ ٣٥٤ طن من المراكب آتية من الغرب فارغة (على الصابورة)

وتدفع رسوم قناة السويس وهي فارغة وتحمل مصاريف سفرها إلى الشرق فارغة لكي تصل إلى الشرق وتنقل بضائعه إلى الغرب .

(٢) وما دام يمر بالقنال ٣٠٠.٠٠٠ ٣٥٤ طن من المراكب فارغة آتية من الغرب لتحمل بضائع شرقية فلا بد أن تمر بالقنال حمولة مقاديرها أضعاف الـ ٣٠٠.٠٠٠ ٣٥٤ طن من المراكب حاملة بضائع بالكاد تكفي مصاريف وقودها ورسوم القنال وأجور موظفيها حتى تصل إلى الشرق لتتنقل بضائعه إلى الغرب

(٣) وحيث ان لمصر ميناء في نهاية قناه السويس - مدينة السويس ، وهذه الميناء اذا اتخذت قاعدة للنقل في المواسم التي ترد فيها سفن تقطع الاطلانطيق والبحر الأبيض ، وتدفع رسوم قناه السويس ولا تحمل شيئاً من البضائع أو تحمل قليلاً منها متحملة كل النفقات في سبيل ان تنقل بضائع شرقية إلى الغرب ، فلا بد للسفن المصرية الموجودة بميناء

السويس من النجاح الأكيد في المنافسة التجارية البحرية في سوق النقل بالشرق .

وثاني ما نستنتجه إنما هو :

١ - ان البضائع التي تمر بقناة السويس معظمها من الحاصلات التي لا يصحبها تلف من بعد المسافة والتي لا يكاد يتأثر سوقها إذا احتاجت إلى وقت غير قصير في النقل .

٢ - أن التجارة أخذت تتحول من طريق قناة السويس قصد الاقتصاد في النفقات .

ولذلك فلو أن مصر تقوم بوضع نظام يكفل نقل بضائع الترانسيت بأجور مخفضة جداً في دخلية القطر على نحو ما تفعل أمم الغرب إذن لاستطاعت ان تخلق لنفسها حركة نقل واسعة النطاق إزاء بضائع الترانسيت ولا سيما إذا استخدمت سفن القطارات البحرية الآتي ذكرها .

الباخرة « قطار بحري نيويورك »

وقد حدثتك بمناسبة مستقبل صناعة السفن في مصر عن دعوتي لمشاهدة تعويم الباخرة « قطار بحري نيويورك » ، S. S. Seatrain Newyork ، بشركة صناعة بناء السفن The Sun Shipbuilding and Dry Dock Corp. بمناسبة زيارتي لهذه المصانع ، وقد حضر كثيرون من الملاحين ورجال الأعمال حفلة التعويم ، وبعث نخامة رئيس الجمهورية بأطيب أمانيه للسفن وشركتها ، وهنا وكيل عام البوسته مدير الشركة على نجاح الباخرة بعد تعويمها ، باعتبارها آخر ما وصل اليه الراغبون في تسهيل تبادل التجارة الدولية (شكل ١٥)

وميزة هذه السفينة أنها تنقل قطار السكة الحديد ، وطوله نحواً من ميل ، وعدد عرباته نحواً من ١٠٠ ، مشحونة وتعبئها في المركب مشحونه إلى « هافانا - كوبا » حيث تفرغ العربات بشحنتها ، وتساافر بحالتها بعد مرورها بالجرمك إلى داخلية البلاد ، أو تخزن بمخازن الترانسيت حتى تتم عليها اجراءات الجمرك هناك . والباخرة طولها ٤٧٨ قدماً وعرضها ٦٣ر٥ قدماً وارتفاعها ٣٨ قدم ومشاها (كوبريها) في منتصفها ، وآلاتها في مؤخرتها ، وبذلك تختلف في شكلها عن بواخر نقل البترول ، وحمولتها نحواً من ٢٣ر٠٠٠ طن

وطريقة بناء هذه السفينة تختلف تماماً عن بناء سفينة البضائع وبواخر

نقل الزيوت ، فبدلاً من تستيف البضائع في العنابر في البواخر العادية ، تخزن عربات السكة الحديد على قضبان بسطوح هذه السفينة ، وتقفل عجلاتها فلا تتحرك ، ويحكم ربطها بأجهزة خاصة فلا تتحرك من مكانها مهما صادفت السفينة عواصف وانواء

فتأتي عربات السكة الحديد مشحونة بضائع جافة أو خضروات أو فاكهة (في عربات مجهزة للفاكهة) ويحملها على رصيف الميناء « ونش » مخصوص قوته ١٢٥ طن ، ويضع العربات في السطح الخاص بها وتتولى السفينة تسيرها على قضبانها بآلات في السفينة ، ولما تصل السفينة هاغانا « بكوبا » يتولى « ونش » هناك نقل عربات السكة الحديد من السفينة الى قضبان السكة الحديد ، وهناك تتم عليها اجراءات الجمر ، وتسافر الى داخلية البلاد . (شكل ١٦)

فيقتصدون بهذه العملية الكثير من نفقات التفريغ والشحن ، حيث يمكن أن تصل بضائع عربات السكك الحديد من وسط الولايات المتحدة ، وتسافر بعرباتها الى آخر حدود كوبا

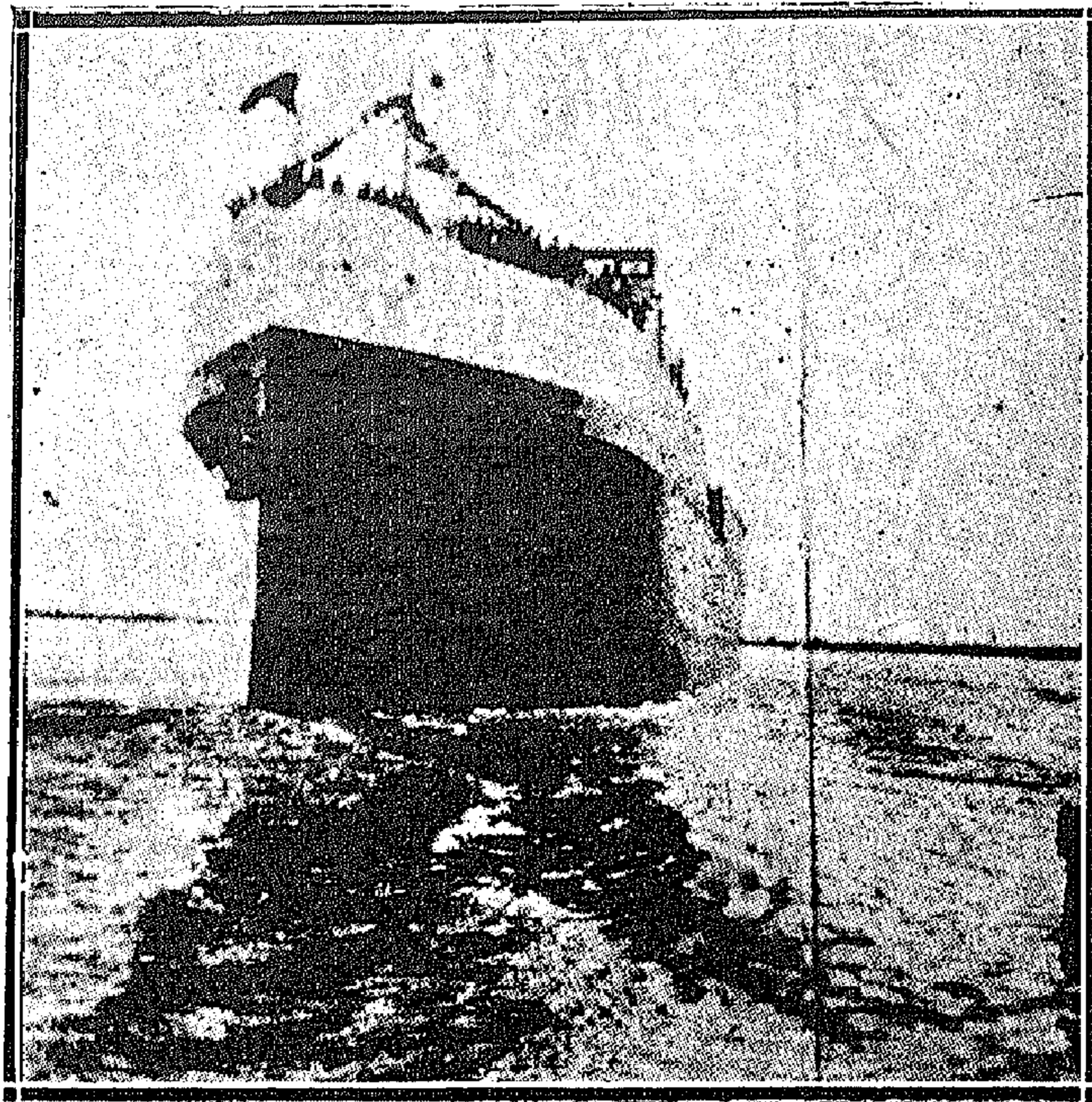
وتشحن « سفينة قطار البحر » في خمس ساعات ، وتفرغ في خمس ساعات أخرى ، وفي ذلك اقتصاد عظيم في نفقات الشحن والتفريغ ومصاريف الباخرة . والسفينة التي سنحت لي فرصة مشاهداتها هي الثالثة عن نوعها في العالم ، وهي السفينتين الأخريتين ملك لشركة امريكية تعمل بين الولايات المتحدة وكوبا ولم يزاحمها في عملها هذا مزاحم .

لذلك ترى أن الاصل في بناء هذه السفن إنما هو الاقتصاد في نفقات الشحن والتفريغ من داخلية الولايات المتحدة الى داخلية « كوبا » ،

وعند مارأيتها وشاهدت اجزاءها مع الزائرين ، مر بخاطري إمكان استخدام مثل هذه السفن بين مدن الشرق والغرب دون أن تمر شحناتها في قناة السويس ، فتقتصد فضلاً عن الزمن ونفقات الشحن والتفريغ جانباً كبيراً من رسوم قناة السويس . ومعنى ذلك أن تنشأ شركة تستخدم نصف مراكبها من السويس الى الشرق ، والنصف الآخر من الاسكندرية الى الغرب ، وعربات السكة الحديد تفرغ بالسويس وتسير بالسكة الحديد الى الاسكندرية بشحناتها في نظير أجور خاصة مخفضة ، وتعباً كما هي في سفينة راسية بالاسكندرية ، هذا فيما يختص بالنقل من الجنوب الى الشمال ، وبالعكس من الشمال الى الجنوب .

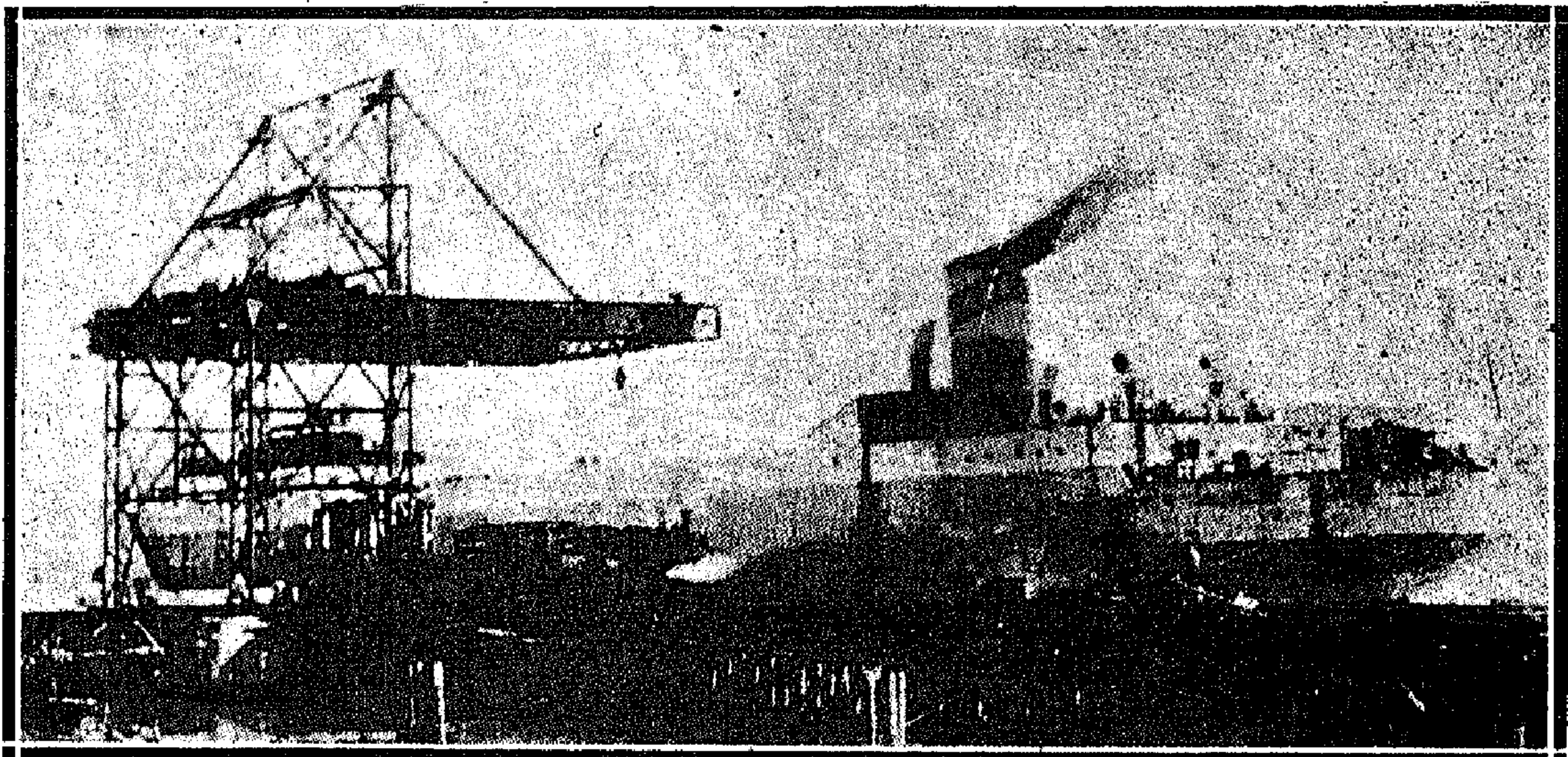
ولا يغيب عن الذاكرة أن هذا النقل يحتاج الى اتفاق دولي مع الدول

Launching
S. S. Seatrain Newyork at Sun yard



تعويم الباخرة « قطار بحري نيويورك »
في أحواض شركة بناء السفن بأمريكا

(شكل ١٥)



(شكل ١٦)

الباخرة « قطار بحري نيويورك » تشحن عربات السكك الحديدية معبأة بالبضائع
بواسطة « الونش » الذي بجوارها

"S. S. Seatrain Newyork" Loading Cars

التي يصح أن تشترك مع مصر على قدم المساواة في نقل تجارة الشرق والغرب
وتحتاج إلى منشآت جديدة يبررها الربح المنتظر من جراء هذا النقل .
وهذا ليس معناه تقليل شأن قناة السويس في النقل بين الشرق والغرب
فإن خطوط الركاب والبريد المنتظمة لا بد لها من عبوره على أية حال .
هذا وإذا كانت بعض الدول قد مدت أنابيب البترول من بغداد إلى حيفا
قصد أن تكون مرفأ حيفا أهمية عظيمة في سوق النقل البحري ، ثم إذا كانت
هذه الدول تعمل على استخدام خط حيفا بغداد بقصد نقل صادرات وواردات
بغداد وعمان وطهران ومنتجات الشرق الأوسط على العموم إلى أوروبا ،
وخصوصا الحاصلات الزراعية ، حتى لا تمر بقناة السويس اقتصاداً في نفقات
النقل ورسوم المرور من قناة السويس .

لذلك أظن أن فكرة كالثي مرّ بك ذكرها جديدة بالبحث من ناحيتنا نحن
المصريين ، ولا سيما وقد شعرت الحكومة المصرية بضرورة حماية مركز مصر
الجغرافي بما ذكرته في مذكرة وزارة المالية المرفوعة إلى مجلس الوزراء عن
مشروع ميزانية ١٩٣٣-١٩٣٤ المالية ، فقد جاء فيها الآتي :-

« لبثت تجارة الترانسيت في الركود الذي كان نصيبها في سنة ١٩٣١ في زيادة
طفيفة في كميّتها . ولا يزال أثر التحسينات التي أدخلت في موانئ فلسطين موضع
حدس وتخمين ، على أنه لا شك في أن كميات من الأصناف التي كانت ترد من
أوروبا لتوزع في فلسطين وما حولها قد تجد في ميناء حيفا المرفأ الأكثر ملاءمة لها ،
على أن هذا سيكون قاصراً على أصناف التجارة التي تشحن مباشرة من أوروبا
قاصدة فلسطين ، أما البضائع التي تصل إلى الموانئ المصرية على بواخر تعود
مباشرة أو تخترق القنال دون أن تيمم شواطئ شرق البحر الأبيض فـهذه
لامشاحة تستمر تجد مصر خير محطة لرحالها ، وكذلك سوف يظل شأن تجارة
الترانسيت الواردة من الشرق والصادرة إليه إذ ليس بين خطوط الملاحة
ما يتجه شمالاً بعد عبور القنال إلا النزر اليسير »

« على أن جواز منافسة الموانئ الفلسطينية لموانئنا في تجارة الترانسيت من

المسائل الجديدة بالبحث ، وهذا ما استعنى به مصلحتنا الجمارك والتجارة والصناعة » اهـ

فإذا كان مجلس الوزراء قد شعر « بجواز منافسة الموانئ الفلسطينية لموانئنا في
تجارة الترانسيت » فما أجدر بالحكومة المصرية ببحث هذا المشروع في وقت قريب ،
لكي تستفيد مصر بما قد يعود به على البلاد من فوائد ، قبل انتهاء امتياز قناة السويس .

هل نعقد مؤتمراً أهلياً للغرف التجارية المصرية ؟

ومعروف أن الصفقات التجارية الخارجية تتم بين طرفي البائع والمشتري ،
(المصدر والمستورد) بموجب عقود تنص على أنواع الخدمات التي يطلبها
المشتري من البائع ، وتحدد هذه الخدمات .
وفي مقدمة هذه الخدمات مسألتى الشحن والتأمين .

وفي استطاعتنا نحن المصريين أن نطلب كمستوردين إلى موردى تجارتنا
الخارجية أن تشحن بضاعتنا الواردة إلى مصر على مراكبنا المصرية وأن
يؤمن عليها لدى شركة تأمين بحرى مصرية (بعد إنشائها) .

وهذا المطلب ليس من الأمور الهيئته ، فقد يكون من مصلحة التاجر
المستورد أن يشتري بضائعه تسليم ميناء مصرية C. I. F. حيث يشمل
ثمناً نولونها والتأمين عليها ، ويرى المشتري نفسه من كل مسائل الشحن
والتأمين والإشراف على بضائعه في بلدان أجنبية .

ولكن هذه الطريقة في الشراء تعطى المصدر حق اختيار السفينة وجنسياتها
وكذلك شركة التأمين . ولو اشترى المستورد المصرى بضائعه F. O. B. أو
F. S. A, etc. (تسليم ميناء أجنبية أو تسليم سفينة أو تسليم رصيف
أجنبي الخ) فقد يحمل نفسه نفقات لاداعى لها ، وقد يجوز أن يعرض
تجارته لظروف لا تدعو إليها حالته المادية .

ولكن هذه الطريقة في الشراء تعطى المستورد حق اختبار السفينه
وكذلك شركة التأمين . ولكي يوفق بين طريقة الشراء ومصلحة المشتري
واستخدام السفن المصرية لابد من اشتراك الغرف التجارية المصرية في
وضع نظام مبنى على بحث وتحليل الواردات التي تستوردها مصر بانتظام ،
والواردات الموسمية ، والممالك التي تتاجر معها بانتظام في هذه البضائع ،
واختيار أحسن الأساليب في استخدام سفننا المصرية في نقل البضائع التي
يسهلهاها المصرى وسكان هذا البلد على العموم .

والدعوة إلى مؤتمر أهلى للغرف التجارية المصرية للاشتراك في هذا
البحث التجارى ، بعد أن امدت الحكومة الغرف التجارية بنفوذ وسلطان
تجارى ، ليس بدعاً ، فقد سبقتنا إليه جميع الدول التي تنقل سفنها تجارتها الخارجية .
ثم أن الدعوة إلى مؤتمر أهلى للغرف التجارية المصرية للاشتراك في وضع

نظام أهلى للنقل البحرى التجارى أمر حىوى ، لا يمكن أن يكون لنا بدونه
اسطول تجارى مهم .

نعم أن الدعوة إلى هذا المؤتمر سوف تكون من الخطوات الجريئة فى
سبيل تحرير الأسواق المصرية وتنشيطها .

مصر ونقل البترول والزيوت

وأمام مصر مثل فرنسا وما عملته إزاء نقل الزيوت ، إذ أن حظها فى مناجمها
يشابه حظ مصر فى مناجم الزيوت إلى حد ما .

فقد أنشأت فرنسا فى ١٠ يناير سنة ١٩٢٥ إدارة مستقلة تسمى إدارة
الوقود السائلة « Office Des Combustibles Liquides » ، تمنح
الحكومة عن طريقها إعانات للبواخر التى تنقل الوقود السائلة التى بنيت فى
فرنسا ولا يزيد عمرها عن ١٥ عاماً ، وكذلك البواخر زميلاتها الفرنسية
التي بنيت فى الخارج ولا يزيد عمرها عن ١٥ عاماً أيضاً ، على أن تسجل
هذه البواخر فى سجل التأمين الفرنسى بعد مرور عام واحد من تاريخ
إنشاء هذه الإدارة ، وقد كان فى الأصل أن تمنح هذه الإعانة لمدة ١٠ سنوات
ولكن البرلمان الفرنسى قد قرر مدها إلى ٢٠ عاماً .

ولما كان لا يوجد بفرنسا مناجم للزيوت غير الجزء الذى نالته بمقتضى
معاهدة فرساي من إقليم الألزاس ، فقد اعتبر من الأغراض الأساسية
لإنشاء هذه الإدارة ضمان الحصول على كميات الزيوت التى تحتاجها الدولة
فى زمنى السلم والحرب . وقد وجه برنامج الحكومة إلى تحقيق الأغراض الآتية :

١ - تدبير مسألة الزيوت من إنتاج فرنسا ومستعمراتها والممالك الأخرى .
٢ - ضمان استيراد الزيت برأس مال فرنسى وعلى سفن فرنسية .

٣ - تدبير توزيع ومراقبة الزيوت فى داخلية البلاد .

٤ - ضمان استيراد الكميات اللازمة فى زمن الحرب بوجه خاص .

إنشاء إدارة الوقود السائلة وإعانات بواخرها

لا تحمّل الميزانية شيئاً

وإدارة الوقود هذه تعول نفسها بحيث لا تكلف الميزانية العامة شيئاً ،
ومبـالغ الإعانة ونفقات الإدارة تصرف من ضريبة العشرة فرنكات

المقررة على كل طن من الزيت ، وضريبة ال ١ ١/٢ فرنك التي تحصل على الزيت الوسخ كرسوم للوارد .

وتصرف الإعانة إلى جميع بواخر نقل الزيت الفرنسية ، ماعدا التابع منها للعسكريه البحريه الفرنسيه ، وعلى أن يكون النقل من المورد الأصلي للبضاعة إلى ميناء فرنسيه مباشرة ، وعلى أساس الكمية الاجمالية الواردة ، وحمولة السفن القائمة المستخدمة في النقل .

فاذا نقصت الحمولة القائمة لسفن شركة ماعن ١٥٠.٠٠٠ طن فان الإعانة تقل بنسبة نقص الحمولة القائمة للشركة إلى ١٥٠.٠٠٠ طن .
وقد كان لهذه الادارة أثرها في تقدم وتنمية الحمولة القائمة للسفن الافرنسية التي تنقل الزيت على النحو الآتي :

طن متري
في سنة ١٩٢٥ كانت الكمية المنقولة ٥٤٧ر٤٨٣ ومبلغ الاعانة
فرنك جنيه فرنك ملجم
٧٣٠ر٢١٢ر٢٨٠ (٧٣ر٥٧٥) ومبلغ الاعانة عن الطن ١٤ = ١٣٣ر٧
طن متري

في سنة ١٩٢٦ كانت الكمية المنقولة ٦٣٦ر٩٤٥ ومبلغ الاعانة
فرنك جنيه فرنك ملجم
٨٠٢ر٢٢٥ر٧٣٧ (٥٣ر٣٠٣) ومبلغ الاعانة عن الطن ١٣ = ٨٠٤ر٢ (١)
طن متري

وفي سنة ١٩٢٧ كانت الكمية المنقولة ٧٠٩ر٤٨٣ ومبلغ الاعانة
فرنك جنيه فرنك ملجم
٨٠٢ر٢٦٢ر١١٢ (٦٤ر٧٧٥) ومبلغ الاعانة عن الطن ١١ر٥ = ٩٠ر٢

ومصر قد تدمرت كثيراً من عسف شركات البترول الاجنبية في مصر واحتكارها هذه التجارة ، ومضايقتها لجمهور المستهلكين إلى حد آثار انتباه الحكومة المصرية ، وحضها على دعوة مندوب روسيا للاتفاق مع السوفيت على توريد الزيوت إلى مصر .

وفي امكان مصر الآن أن تستفيد بالاتجار مع روسيا في البترول والزيوت ، وتنشئ خطاً من بواخر الملاحة المصرية لنقل هذه الزيوت من روسيا إلى الموانئ المصرية مباشرة . أو بمعنى آخر تشترى مصر زيوتها تسليم ميناء روسيه وتتولى بعد ذلك نقلها على بواخر مصرية تعهد بها إلى شركة مصر للنقل والملاحة أو شركة مصرية أخرى

نعم أن الشركات البحرية المصرية لا تملك الآن بواخر من هذا النوع ، المعد لنقل الزيوت ، ولكن ذلك لا يمنعها من القيام بهذا النقل بعد مضي ستة شهور على أكثر تقدير ، إذ يمكنها أن تشتري البواخر اللازمة لنقل الزيت المصري من السفن الأوروبية ، أو الأمريكية العاطلة التي يتمنى أصحابها أن لو يتخلصوا منها بأية كيفية (البيع أو التأجير) .

فاذا تعاقدت الحكومة المصرية مع حكومة السوفييت على صفقة الزيوت ، واتفقتا على أن تكون تسليم ميناء روسية بعد ستة شهور ، أو أى مدة مناسبة تراها الحكومة (وأما في أول الأمر فيجوز أن تفوض روسيا في أمر تسليم الزيوت إلى ميناء مصريه) إذن لضربت الحكومة المصرية عصفورين بحجر واحد ، ذلك انها تستطيع أن تنشئ إدارة مثل الإدارة الفرنسية الآنفه الذكر ، وتنشئ التجارة المصرية ، وتشجع الملاحة المصرية في وقت واحد . وقد استوردت هولنده أخشاباً روسية ، واشترطت أن تنقل البواخر الهولندية هذه الأخشاب ، وفازت الحكومة الهولندية بفضل مساعيها في حمل حكومة روسيا على مساعدة البواخر الهولندية في المياه الروسية ، كما ذكر ذلك سعادة الناضوري باشا عضو مجلس الشيوخ في مذكرة رفعها الى المجلس بشأن تعضيد أصحاب البواخر المصريين .

واشترت يوغوسلافيا ٢٥٠٠٠ طن ملح من بور سعيد ، واشترطت أن تنقل على بواخر يوغوسلافية ، وعشراً حاولت الشركات الأجنبية التعاقد على نقل هذه الكمية كما ذكر الناضوري باشا هذا المثل في مذكرته الآنفه الذكر وإن تجد الشركات المصرية صعوبة في تدبير هذا النقل ، ولا سيما وأن بواخر نقل الزيوت تسافر من بلادها على الصابوره (لا تحمل شيئاً غير صابورة من مياه البحر لحفظ أوزانها تكتسحها عند دخولها - ميناء الشحن) ولن تجد هذه الشركات المصرية أمامها أشكال تدبير حوله لهذه البواخر عند السفر من مصر الى روسيا . هذا ما عن لى أن أذكره بهذه المناسبة ، راجياً للقائمين بهذه المحاولة الوطنييه كل توفيق وفلاح .

هل تساعد مصر بحريتها التجاريه

حاجة البحرية التجارية إلى المساعدات المالية

والشئون البحرية التجارية في مقدمة الصناعات التي تحتاج إلى المساعدة المادية ، إذ تشترك عوامل كثيرة في تعجز هذه الصناعة عن أن تمون ترقيتها وتعمدها

انتشارها معتمدة على نفسها ولا سيما في الوقت الحاضر. فان شؤون العالم الاقتصادية ، قد انقلبت منذ الحرب العظمى رأساً على عقب ، وتغيرت الأحوال السياسية العامة ، وظهرت حكومات وأمم مستقلة جديدة ، ونهت الحرب كل الأمم إلى أهمية النقل البحري التجاري كضرورة لتوسيع نطاق التجارة الخارجية ، وتنمية الثروة العامة . والصناعات البحرية تعتبر من الأعمال الدولية ، لذلك فان في اشتراك حكومة الدولة في إنشاء وترقية بحريتها التجارية اشتراكاً فعلياً في منفعة دوليه ، ومساهمة مادية في تقدم الحضارة العالمية ، وتنمية العلاقات الودية بين الأمم ، وتبادل المعاملات والمنافع المشتركة .

وقيام الحكومات بهذه المساعدة يمنع من جهة أخرى ، احتكار النقل الدولي ، ويحمي الشعوب من تعسف شركات النقل ومحاولتها جباية الأرباح التي لا تقرها الظروف التجارية .

وللتغلب على العوائق المالية تستطيع الحكومة أن تمد الشركات والأفراد المشتغلين بالنقل البحري بسلفيات عامة من خزينة الدولة ، أو تضمن هذه السلفيات لدى المصارف والبيوت المالية ، وتحمل نصيبها في دفع جزء من هذه الفوائد تشجيعاً للملاحة وبناء السفن وبقية الصناعات البحرية ، وتعتبر السفن رهينة على هذه الديون .

الصناعات البحرية المصرية

والصناعات البحرية المصرية « تتوافر لها في مصر أسباب النجاح الطبيعية كما ترى فيما تقدم ، ولا يعوزها إلا التعضيد الحكومي في مختلف أنواعه وأشكاله ، والذي بدونه لا يمكن أن تقوم لها قائمة ،

وقد رأيت فيما تقدم كيف تساعد حكومات العالم وشعوبه بحرياتها التجارية بكل الوسائل المادية والمعنوية .

والآن أكرر لك أنواع هذه المعونة مقارنة بما تقدم به مصر بحريتها التجارية ، لترى بنفسك مبلغ ما يجب ان تقوم به مصر ، حكومة وشعباً ، لانقاذ ثروتنا البحرية التي تقتسمها الدول الأجنبية على العموم . وسترى في الاستنتاج الذي يلي هذه المقارنة رأى جناب صاحب السعادة الأميرال Admiral Hutch I. Cone رئيس مجلس الشؤون البحرية الأمريكيه ، في مساعدات الحكومات لبحرياتها التجارية الذي أبلغته حكومة أمريكا إلى المؤتمر الاقتصادي العالمي المنعقد بلندرة في يولييه سنة ١٩٣٣ .

كيف تساعد مصر بحريتها التجارية

كيف تساعد الدول بحريتها التجارية

١ - اعانات بناء السفن في الدول

التي ينقصها الفحم والحديد .

٢ - اعانات بناء السفن في الدول التي

فيها الفحم والحديد ولكن

اجور عمالها عالية عن غيرها .

وتعد هذه الاعانة لتسوية فرق

تكاليف البناء عندها وعند غيرها

من الدول .

٣ - تبني وتشري الحكومات سفناً

تعطيها للشركات والأفراد من

شعبها لادارتها واستغلالها .

٤ - تنظم الخطوط التجارية التي

تربط الدولة ببقية العالم وتعمل

في تشغيل هذه الخطوط

واستغلالها وحمايتها .

٥ - انشاء المجالس البحرية الاستشارية

تمثل الحكومة ورجال البحرية

التجارية والصناعات البحرية

على العموم، وكبار تجار الصادرات

والواردات والمشتغلين بالتجارة

الخارجية على العموم أيضاً .

٦ - انشاء اللجان البرلمانية تمثل

مختلف الاحزاب .

٧ - انشاء التأمين البحري الاهلي .

٨ - انشاء ادارة أو وزارة خاصة

بالبحرية التجارية لرقابتها وتنظيمها

والاشراف عليها .

٩ - منح تسهيلات الأرصفة والاعفاء

كيف تساعد مصر بحريتها التجارية

كيف تساعد الدول بحريتها التجارية

من رسوم الارشاد في الموانى .
١٠ - تخفيض رسوم الموانى والمنائر
وعوائد الارصفة .

١١ - تعهد سياسة التعليم البحرى
التجارى وانشاء السفن المدرسية
والاكاديميات البحرية التجارية
(اقرأ الجزء الثانى) .

١٢ - الملاجىء البحرية للأطفال
والبحاره العجائز .

١٣ - حماية رجال البحرية التجارية .

١٤ - مكافآت الخدمات الشخصية الممتازة

كنح نياشين « جوقه الشرف »

لرجال البحرية التجارية فى فرنسا .

١٥ - اعطاء سلفيات مقدماً لبناء السفن
اولادارنها .

١٦ - اذا لم تستطع الحكومة أن

تقرض هذه السلفيات فتضمنها

لدى البنوك والبيوت المالية

وتتحمل جانباً من الفوائد .

١٧ - معونة نقل البريد لانشاء

خطوط منتظمة .

١٨ - المنح الملاحية للخطوط البحرية

التي لاتستفيد الحكومات

منها بخدمات .

١٩ - امتيازات سفن الدولة فى نقل

التجارة الساحلية بين موانى الدولة

٢٠ - تخفيض نولون السكك الحديد

عن نقل البضائع الواردة

كيف تساعد مصر بحريتها التجارية

(١) تقوم شركة ملاحه الاسكندرية بنقل ربع ما تحتاج اليه مصلحة السكك المصرية من المشتريات العامة والمستوردة من الميهات النثرية للمصلحة بند ١ من عقد الحكومة والشركة .

كيف تساعد الدول بحريتها التجارية

والمصدرة على سمن الدولة .

٢١ - الاعفاء من رسوم الوارد على المواد المستخدمة في الصناعات البحرية .

٢٢ - الاعفاء من ضريبة الدخل وغيرها من الضرائب المالية .

٢٣ - رد رسوم القنال (فرنسا ترد رسوم قنال السويس لمراكها . وايطاليا ترد رسوم المرور بقنال كورثيا) .

٢٤ - تقترض الدول لكي تنشئ منشأتها البحرية وقد تشترك في الربح والخسارة كفرنسا مثلاً .

٢٥ - توقف الدول نقل نوع من وارداتها على بحريتها التجارية كفرنسا ونقل الزيوت ، وشيلي وترائها ، وايطاليا والفحم قديماً ، والفحم في شيلي اليوم أيضاً .

٢٦ - تنشئ الحكومات أحواض بناء السفن وتسلفها للشركات الاهلية لمدة ١٠٠ سنة تقريباً (هولندا والملك ولهم الثالث) .

٢٧ - تستغل الحكومات أموالها في البحرية التجارية التابعة لدولتها كفرنسا وبلجيكا وبلغاريا .

٢٨ - تحمي الحواجز الجمركية البحرية التجارية الاهلية بتخفيض رسوم الوارد الى الدولة على

كيف تساعد مصر بحريتها التجارية

كيف تساعد الدول بحريتها التجارية

بواخرها والمصدر على بواخرها
أيضاً كالبرتغال واسبانيا وما
أقره مؤتمر داوتوا، بشأن
كندا وبواخرها وموانئها .

٢٩ - اعتبار الاسطول التجارى وسيلة

لتوزيع حاصلات الدولة
ومنتجاتها ، فتنقل السفن المتمتعة
بالاعانات المنتجات الاهلية
بأجور مخفضة عن سعر بورصة
النقل البحرى ، بنسبة يعينها اتفاق
متبادل ، كما تفعل الدانمارك نحو
حاصلاتها الزراعية ومنتجاتها ،
واعتبار هذه السياسة جزءاً من
تشجيع وتمويل الصادرات .

٣٠ - تبني الدول سفنها التجارية على
نظام تضعه بحريتها العسكرية
وبمعونتها لاستخدامها ورجاها
عند الطوارئ الحربية .

٣١ - تحث الدول كلها ضرورة استخدام
موظفين أهليين فى ادارة وأعمال
شركات الملاحة .

٢ - تمنح الحكومة المصرية اعانة
لشركة ملاحه الاسكندرية عن
البضائع التى تنقل على مراكب
اجنبيه (بند ٢ من العقد بين
الشركة والحكومة) .

٣ - تمنح الحكومة الشركة فى نهاية
كل سنة إعانة مالية عن المنقولات

كيف تساعد الدول بحريتها التجارية

كيف تساعد مصر بحريتها التجارية

التي تنقلها الشركة سواء للحكومة أو غيرها بند ٤ .

٤ - تكون جميع ضباط وبحارة وموظفي وخادم مراكب الشركة من المصريين في ٥ سنوات من ديسمبر سنة ١٩٣١ ويجوز لوزير المالية إعفاء الشركة من تعيين من تقدم من المصريين كلهم أو بعضهم اذا اثبتت الشركة قيام موانع لم يمكنها التغلب عليها .

٥ - في حالة الضرورة التي للحكومة وحدها حق تقديرها تتعهد الشركة بأن تقسم للحكومة ما تطلبه من مراكبها لاستعمالها في اشغال حكومية أو غيرها تقتضيها المصلحة العامة بند ٧ .

٦ - تتعهد الشركة بأن تقبل طلبه من المصريين ترشحهم للحكومة للتمرن على بواخرها بدون مقابل وتكون مصاريف غذائهم على نفقة الحكومة بند ٨ .

٧ - تتعهد الشركة باستخدام ضباط ومهندسين مصريين زائدين عن حاجة الحكومة بند ٩ .

٨ - تنقل الشركة مجاناً في كل سفينة مالا يزيد عن ١٠ طن من البضائع المرسلة للخارج لعرضها

كيف تساعد الدول بحريتها التجارية

كيف تساعد مصر بحريتها التجارية

في المعارض بشرط أن تكون
هذه البضائع مرسله الى الموانئ
الواقعة على خطوط سير الشركة
وتخصم الشركة ٢٠٪ لموظف
الحكومة من أجور النقل (بند ١٠)
٩ - تقدم الشركة ضماناً لقيامها
 بتنفيذ تعهداتها بموجب هذا
الاتفاق تأميناً قدره ١٠ ألف
جنيه مصرى (بند ١٢)

الاستنتاج

وبمقارنة أنواع وأشكال المساعدات التي تقوم بها حكومات العالم
لبحريتها التجارية بما تساعد به مصر بحريتها التجارية ترى تناقضاً غريباً جداً .
ذلك لأن أنواع المساعدات الجوهرية والمادية لم تقدم بها مصر بعد ، بل
تناقض كل مساعداتها المبادئ الأساسية المتبعة في الأمم الأخرى إلى حد لا يشك معه
الباحث في أن هذه المساعدات قد تعرقل نمو الملاحة البحرية المصرية بدلاً من إعانتها .
فصر مثلاً تطالب شركة ملاحية الاسكندرية بأن تدفع تأميناً قدره ١٠.٠٠٠ ر.
جنيه قبل التعاقد معها ، بينما الحكومات الأخرى تدفع للأفراد والشركات
الأهلية سلفيات مقدماً وتضمن قروضهم البحرية لدى البنوك والبيوت المالية
وتتحمل نصيباً من دفع الفوائد !!!

وكذلك تدفع الحكومات الأجنبية مكافآت للسفن الأهلية التابعة لها
والتي تعمل في النقل بشرط ألا تستفيد الحكومة من هذه السفن بأية خدمة ،
بينما تدفع حكومة مصر اعانة لشركة ملاحية الاسكندرية عن البضائع المصرية
التي تنقل على سفن أجنبية !!!

وبمناسبة هذا التناقض البين في ما تفعله حكومة مصر لبحريتها التجارية
وما تقوم به حكومات العالم من مساعدة اسطولها التجارى سأتلو عليك نص
رسالة جناب صاحب السعادة الأميرال Admiral Hutch. I. Cone
رئيس مجلس الشئون البحرية التجارية الأمريكية ، رداً على احتجاج دول العالم

على ضخامة المبلغ الذى تدفعه أمريكا سنوياً لبحريتها التجارية على سبيل
الاعانة ، فى المؤتمر الاقتصادى العالمى فى يونيه الماضى ، وهذا المبلغ يقدر
بنحو ٣٠٠ مليون دولار (٦٠ مليون جنيه) سنوياً حيث قال :-

« ان شواطئ الدولة وموانئها ومنارها والأموال الطائلة التى صرفت
وتصرف فى تحسين الموانئ وأرصفتها ومناراتها فى سنين طوال ، والزمن
الطويل الذى وصلنا فيه الى هذا التحسين ، والأفكار التى استخدمت خلال
هذا العمر الطويل ، كلها تبرر صرف هذه الاعانة » المتواضعة .

« واذا لم تدفع هذه الاعانة السنوية فانه يجب علينا أن نعتبر أنفسنا نحن
الأمريكيين متنازلين عن هذه الثروة كلقمة سائغة للأجانب . »

« ثم هل يجوز أن نترك هذه الثروة لقمة سائغة للأجانب مضافاً اليها
امكان استخدام آلاف من شبانتنا فى الصناعات البحرية فى السفن وفى الشواطئ
وفى الموانئ الأهلية ١١٩ . »

« وكيف يجوز لنا أن تنازل عن هذه الثروة وهى ليست ملكاً للجيل
الحاضر ، بل هى تراث للأجيال المقبلة ، فضلاً عن أننا اذا تنازلنا عنها فاننا
نلجم حاصلاتنا الزراعية ومنتجاتها الصناعية بلجام يقبض عليه الأجانب
الذين يهيمنون على اسعار نقل هذه الحاصلات ، ويتصرفون فى مصيرها الى
حد ما ، وقد يضعون حواجز تحول دون تصريفها وتشجيعها على المنافسة فى
الأسواق الأجنبية ١١١ . »

« ومالنا تتساءل عن هذه الاعانة ومبلغها ونحن لانسلم بحال بالاعتماد
على الأجانب فى ترقية تجارتنا الخارجية وخلق أسواق جديدة للزراع
والصانع والتاجر هنا ١٩ . »

« وهل يمكن أن ننسى ما استفيده البلاد من اسطولنا التجارى عند
الطوارئ الحربية ١٩ . »

« فالواقع اذن أن المبالغ الصغيرة السنوية التى تسمى باعانة السفن التجارية
يجب أن تعتبر قسطاً من أقساط التأمين على الأموال الطائلة التى صرفت
وتصرف وستصرف فى سبيل الملاحة ، من تحسين الموانئ والأرصفت ،
وصيانة شواطئنا ومناراتنا ، وفى سبيل ترقية تجارتنا الخارجية والنهوض بها
الى المكان المهم الذى يجب أن تشغله فى ميدان التجارة الدولية . »

استدراك

وقعت اخطاء مطبعية لا تخفى على فطنة القارىء ، نخص بالتصحيح
منها الآية الكريمة « وبعلامات وبالنجم يهتدون » وصحتها « وعلامات وبالنجم
هم يهتدون » ، صفحة نمرة ٦٠ ، وكلمة Flagahip وصحتها Flagship صحيفة نمرة ٢٩
وكلمة Geat وصحتها Great صفحة نمرة ٣١

الفهرس

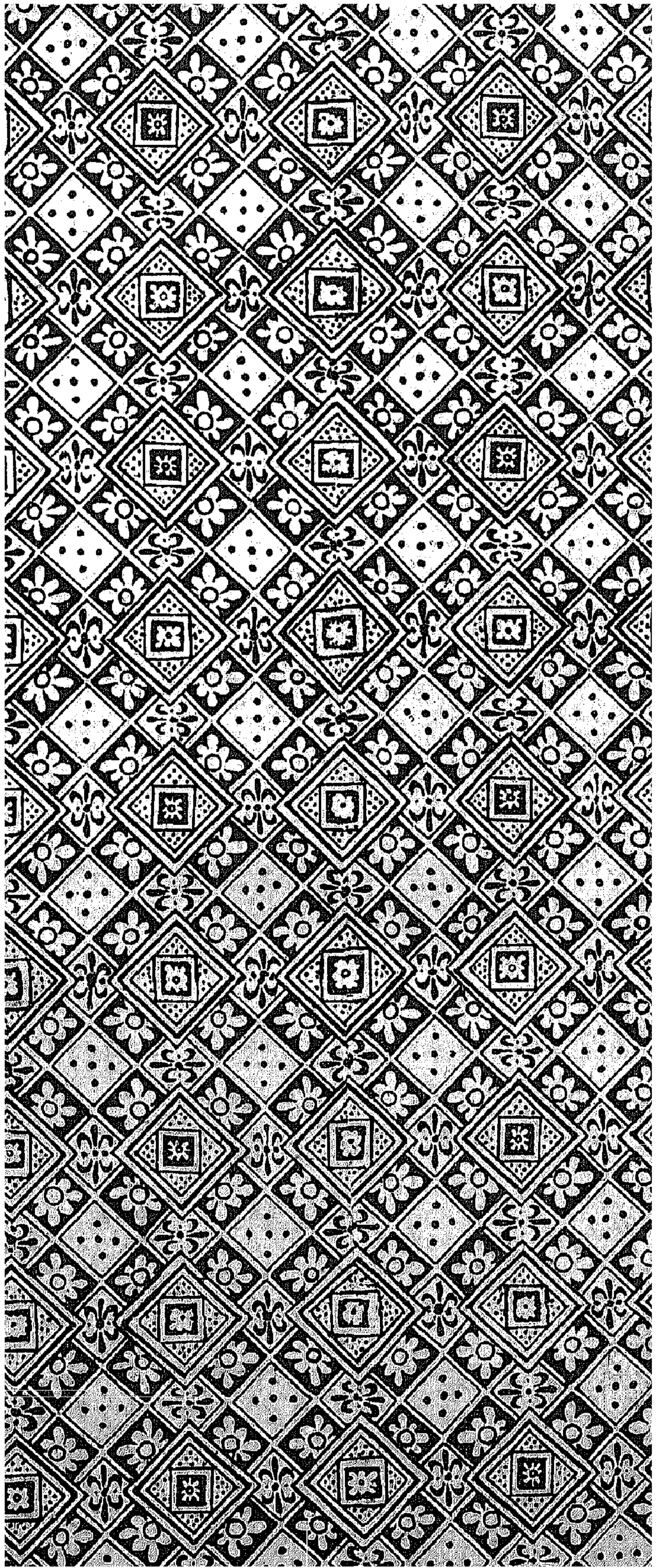
صفحة	الموضوع	صفحة	الموضوع
١	تقديم الرسالة	٣٠	اسطول مصر في عهد الفراعنة
٣	اعتراف وتقدير	٣١	السفينة العظيمة التي بنيت في عهد بطليموس
٦	إلى الأمام	٣٤	المصريون القدماء وموقع مصر الجغرافي
٩	صورة زنكوغرافية للمقطم الأغر في ٢٦ يولية سنة ١٩٢١	٣٥	انتقال السيادة البحرية من يد المصريين إلى الفينقيين
١٠	صورة زنكوغرافية للمقطم الأغر في ٢ اغسطس سنة ١٩٢١	٣٦	اليونان وايطاليا - ايطاليا قديما - صولجان الملك البحرى تتبادله الأيدي
١١	صورة زنكوغرافية لكتاب البوسته الخديوية في ٦ يناير ١٩٢٢	٣٧	دولة البرتغال والسيادة البحرية
١٢	صورة زنكوغرافية لكتاب البوسته الخديوية في ٨ فبراير ١٩٢٢	٣٨	اسبانيا والسيادة البحرية
١٤	المقدمة	٣٩	المرأة والبحرية
	الجزء الأول	٤٠	هولاندا والسيادة البحرية قديما - انجلترا والسيادة البحرية
١٩	مقدمة الجزء الأول		الجزء الثانى
٢١	السفينة مولود بحرى		كيف اتسع نطاق عالم الشؤون البحرية التجارية . التأمين البحرى
٢٢	مصر أول دولة سادت البحار	٤٣	مقدمة - أصل التأمين البحرى
٢٣	السيادة البحرية المصرية	٤٦	شركة تأمين اللويد
٢٥	بناء السفن في عهد المصريين القدماء	٤٧	رسم مقهى لويديز
٢٧	رسم أول سفينة عرفها العالم وقد بناها المصريون	٤٩	شركة تأمين القرائس
٢٨	رسم السفينة في مرحلتها الثانية	٥٠	النرويج - المانيا
٢٩	رسم نموذج سفينة نقل الحجاج في أيام توت عنخ أمون	٥١	ايطاليا - الولايات المتحدة الأمريكية

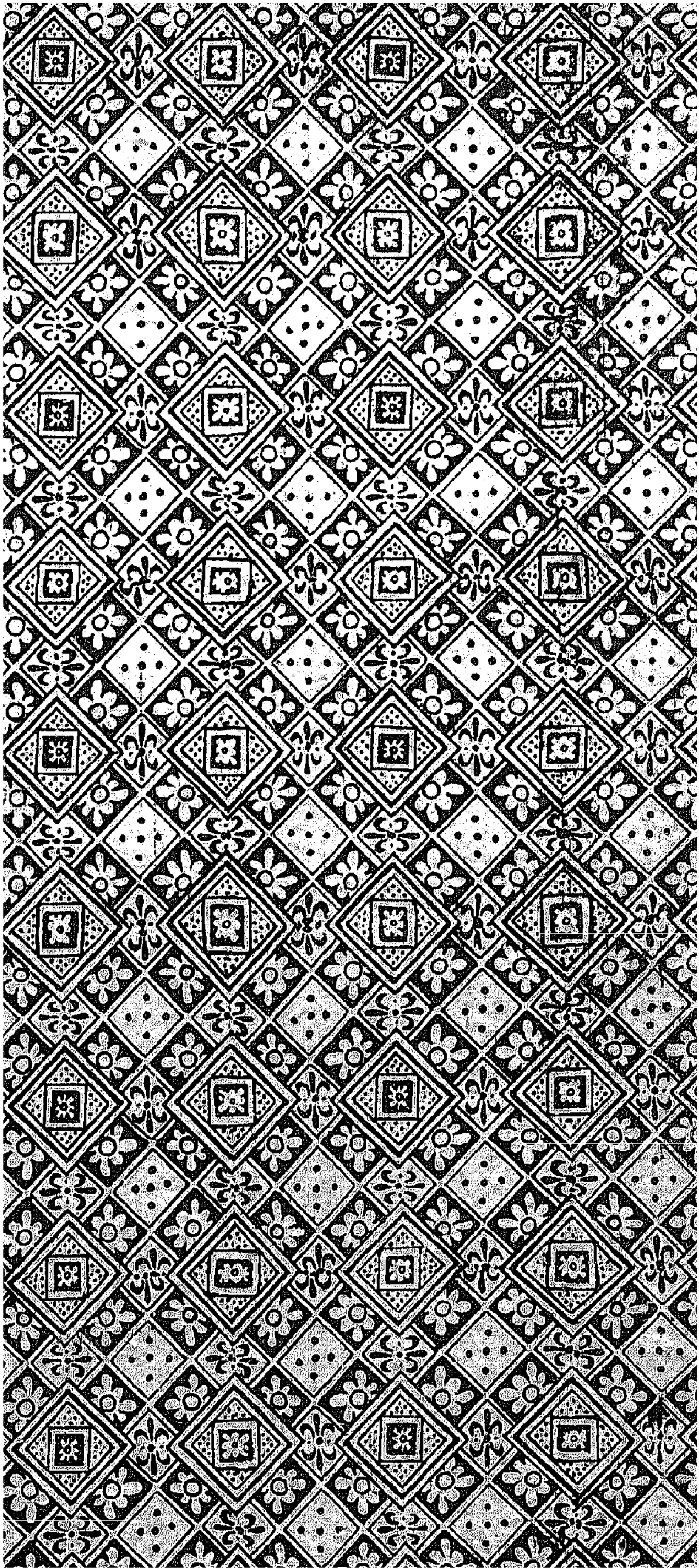
صفحة	الموضوع	صفحة	الموضوع
٥٢	جمعية الربابة الأمريكيين والتأمين البحري	٧٤	علاقة المجلس البحري الأمريكي بالسفن الأجنبية
٥٥	من تتكون إدارة سجل المراكب الأمريكية - اليابان - الاستنتاج الجزء الثالث	٧٥	الولايات المتحدة تكون لجنة خاصة لدراسة التعليم البحري التجاري - الانظمة التي عنيت اللجنة بدراستها الأكاديمية البحرية العسكرية الأمريكية
٥٩	الرجال الذين يتولون قيادة المراكب التعليم البحري التجاري مقدمة	٧٦	أكاديمية خفر السواحل الأمريكية التعليم البحري في السفن الشراعية السفينة الشراعية ذات الماكينات المساعدة - الحاق الطلبة بصفة تلاميذ صناعه بيو اخر شركات الملاحة الالتحاق ضمن عمال المركب يجب أن يكون الملاح رجلا متعلما وبحارا عصريا
٦٠	علم الملاحة البحرية - علم الملاحة والقرآن الشريف - فن سلك البحار العمل الهندسة البحرية	٧٩	تمهيد عن التعليم البحري التجاري - نظام التعليم البحري التجاري القديم
٦١	رسم للمركب التجارية الشراعية المدرسة القديمة	٨٣	رسم سفينة نيويورك المدرسية الديموقراطية الأمريكية والتعليم البحري التجاري
٦٢	رسم للمركب الشراعية بحرية بالآلات المحركة المساعدة زوال السفينة الشراعية تدريجيا	٨٦	غرفة نيويورك التجارية والتعليم البحري التجاري البورصة البحرية والتعليم البحري التجاري
٦٤	مرحلة التعليم البحري التجاري الحالية الولايات المتحدة وقيادتها للتعليم البحري التجاري في العالم	٨٧	النادى البحري
٦٥	المجلس البحري الأمريكي نبذة تاريخية عن المجلس البحري الأمريكي	٨٨	نتيجة الاستفتاء الضباط المهندسون الباخرة التجارية المدرسية باخرة الحكومة الأمريكية تقترضاها أكاديمية نيويورك البحرية
٦٨	المجلس البحري الأمريكي الحالي	٩٠	
٧٠		٩١	
٧١		٩٢	
٧٢		٩٣	
		٩٤	
		٩٦	

الموضوع	صفحة	الموضوع	صفحة
عقد شركة المساجيرى ماريتيم	١١٣	رسم الباخرة التجارية المدرسية	٩٧
مكافآت نقل البريد - جوائز بناء السفن والملاحة البحرية - أعضاء البرلمان الفرنسى والبحرية التجارية	١١٤	من الذين اشتركوا من الأمريكين فى خلق الاكاديمية البحرية التجارية	١٠٠
إعانة بواخر نقل البترول والزيوت	١١٦	الجزء الرابع	
إعانة بواخر نقل الزيوت وإنشاء إدارة الوقود السائلة		كيف تساعد حكومات العالم بحرياتها التجارية	
القرض البحرى التجارى الفرنسى	١١٧	تمهيد	١٠٣
سلفيات مقدما للبحرية التجارية - تفضيل السفن الفرنسية	١١٨	التسمية	١٠٤
النقل بين فرنسا ومستعمراتها - الإعفاء من رسوم الوارد	١١٩	الولايات المتحدة الأمريكية	
الإعفاء من الضرائب المالية	١٢٠	الهبات الملاحية	١٠٦
المانيا		تفضيل السفن الأمريكية	١٠٧
مساعدة الحكومة لبناء السفن	١٢٠	ضريبة الدخل - نقل البضائع	١٠٨
نقل البريد الألمانى - قروض البحرية التجارية الألمانية	١٢١	المشحونة على مراكب أمريكية بأجور مخفضة فى السكك الحديدية	
الأموال الأمريكية فى البحرية التجارية الألمانية - التجارة الساحلية الألمانية	١٢٢	مكوس الموانى والأحواض	
الاعفاء من رسوم الوارد - سكك حديد ألمانيا والبحرية التجارية الألمانية	١٢٣	التعليم البحرى التجارى - الملاجى البحرية - الدول البحرية الرئيسية	١٠٩
بريطانيا العظمى		فرنسا	
ضمانة الحكومة لقروض بناء السفن - تنشيط التعليم البحرى فى إنجلترا - إعانة البحرية التجارية	١٢٤	وزارة البحرية النجارية - اللجان الاستشارية للبحرية التجارية	١٠٩
		رجال البحرية التجارية - مكافآت الخدمات الشخصية الممتازة	١١٠
		نقل البريد الافرنسى - انتقال النقل البحرى من يد الحكومة للشركات	١١١
		شركة المساجيرى ماريتيم - فرنسا	١١٢
		اقتضت لىكى تؤسس منشأها فى البحرية التجارية	

الموضوع	صفحة	الموضوع	صفحة
القروض البحرية . التجارة الساحلية	١٣٥	البريطانية	
الاعفاء من الرسوم		القرض البحرى البريطانى	١٢٥
(الدول البحرية الثانوية)		قرض ايرلندا البحرى - ضمانه	١٢٦
استراليا	١٣٦	التأمين البحرى - التجارة الساحلية	
النمسا والمجر	١٣٧	البريطانية	
بلجيكا		رسوم الموانى وعوائد الرصيف	١٢٧
القروض البحرية . رسوم التخليص	١٣٧	ايطاليا	
على البواخر		وزارة المواصلات . مشروع	١٢٨
تخفيض نولون السكك الحديدية	١٣٨	عام ١٩٢٦	
البرازيل - كندا - شيلي		بناء السفن	١٢٩
(الدانمارك)		القروض البحرية . بنك التسليف -	١٣٠
تشجيع الصادرات وتمويلها	١٣٩	التجارة الساحلية - الاعفاء من	
اليونان		الضرائب المالية	
نيوزيلند - البرتغال - روسيا	١٤٠	استرجاع رسوم القنال	١٣١
اسبانيا - السويد	١٤١	اليابان	
(الدول البحرية الأخرى)		بناء السفن	١٣١
الارجنتين . الهند البريطانية .	١٤٢	اعانات ومكافآت البحرية التجارية .	١٣٢
بلغاريا . كولمبيا البريطانية .		التجارة الساحلية	
كوستاريكا . كوبا .		هولنده	
استونيا . فنلندا . لتفيا . لتوانيا	١٤٣	بناء السفن . نقص الفحم والحديد	١٣٢
المكسيك . بنما		الحكومة تسلف رعاياها مصانع	١٣٣
بيرو . بولندا . رومانيا . سلفادور	١٤٤	بناء السفن - سلفيات السفن	
تركيا . اتحاد جنوب افريقيا .		والقروض البحرية	
فنزويلا - يوغوسلافيا -		اعانات ومكافآت . التجارة الساحلية	١٣٤
الخلاصة والاستنتاج		الاعفاء من الرسوم الجمركية	
		النرويج	
		مكافآت الملاحة ونقل البريد	١٣٤

الموضوع	صفحة	الموضوع	صفحة
التأمين البحري	١٨٥	الجزء الخامس	
المجلس البحري المصري	١٨٦	نهضة مصر البحرية الحالية	
التعليم البحري ووزارة المعارف	١٨٧	مأتمته مصر	
أكاديمية البحرية التجارية المصرية	١٨٨	تمهيد - عهد جلالة الملك فؤاد الأول	١٤٧
البعثات البحرية . رجاء	١٩١	اتفاق النقل البحري	١٥١
الاعتراف بالراية المصرية في البحار	١٩٩	صورة المذكرة التي رفعت الى مجلس	١٥٦
مركز مصر الجغرافي - متى تستفيد به مصر	٢٠٢	الوزارة بشأن التعليم البحري في مصر	
تحليل مركز مصر الجغرافي التجاري	٢٠٤	الجزء السادس	
السفن التي مرت بالقنال	٢٠٥	ما يصح أن عمله مصر	١٦٣
البضائع التي مرت بالقنال من الشمال الى الجنوب	٢٠٦	السياسة العامة للبحرية المدنية	١٦٤
البضائع التي مرت بالقنال من الجنوب الى الشمال	٢٠٧	برنامج السياسة البحرية التجارية	١٦٧
الجنوب الى الشمال - تحويل التجارة عن طريق قناة السويس	٢٠٨	مثل برنامج أمريكا في السياسة البحرية التجارية	
استنتاج	٢٠٩	تجارة مصر الخارجية ونقل البريد	١٦٨
الباحرة قطار بحري نيويورك	٢١١	جدول الصادرات والواردات	١٧٠
شكل تعويم الباحرة . شكل شحن الباحرة	٢١٣	هل يدفع الفلاح نولون النقل	١٧١
هل نعقد مؤتمرا أهليا للغرف التجارية المصرية ؟	٢١٤	٤٠٠٠٠ ر ٩ جنيه تكاليف نقل	
مصر ونقل البترول والزيوت - انشاء ادارة الوقود لا تكلف الميزانية شيئا	٢١٦	صادرات وواردات مصر سنويا	
هل تساعد مصر بحريتها التجارية	٢١٨	ايراد مصلحة الاموال المقررة -	١٧٢
مقارنة مساعدات مصر وغيرها من الدول	٢٢٣	ايراد مصلحة سكك حديد الحكومة	
الاستنتاج	٢٢٥	مصلحة الجمارك - عرا كنا التجاري في سبيل الحياة	١٧٣
استدراك		في ترقية بحريتنا التجارية تعجيل نشر الصناعات المصرية	١٧٥
		مستقبل فن بناء السفن في مصر	١٧٨
		مصانع بناء السفن Pusey & Jones	١٧٩
		The Sun Shipbuilding Cor.	١٨٠
		شركة مصانع John Mathis	١٨١
		النتيجة - بناء السفن في عهد محمد علي باشا	١٨٢







Bibliotheca Alexandrina



0236189